إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت
NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

إنترناشيونال نت أبريل 2007 / ربيع أول 1428

International Net April 2007 / Rabii I 1428

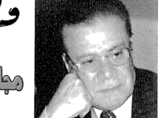
- توصيات الندوة الدولية للموانئ (التقنيات الحديثة فى الموانئ)
- التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)
- الموانئ الجافة
- تقدمت التكنولوجيا وضاع الإنسان (فخ التكنولوجيا)
- "The Swedish Ship Götheborg" فى ميناء الإسكندرية
- ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادى ؟



مصر للطيران
EGYPTAIR
أول شركة طيران في الشرق الأوسط وافريقيا وسابع شركة عالمياً
www.egyptair.com
75
years
1932 - 2007



بقلم مستشار التحرير

مجلس الشراكة المصرى الأوروبى الثالث

عقدت إجتماعات مجلس الشراكة المصرى الأوروبى الثالث فى بروكسل حيث ترأس فيها أحمد أبو الغيط وزير الخارجية وفد مصر المكون من المهندس محمد منصور وزير النقل، والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، وفايزة أبو النجاة وزيرة التعاون الدولى، وقد حضر الإجتماعات الدكتور محمود كارم سفير مصر لدى الإتحاد الأوروبى، وفاطمة الزهراء عثمان مساعد وزير الخارجية للشئون الأوروبية، ونهاد عبد اللطيف أمين عام الأمانة الشعبية لإتفاق المشاركة بوزارة الخارجية، وقد ترأس الجانب الأوروبى فرانك ستاينماير وزير الخارجية الألمانى حيث ترأس بلاده الدورة الحالية للاتحاد الأوروبى.

لقد تم إعداد خطة عمل سياسة الجوار وصياغتها على مدى العامين الماضيين حيث شاركت فيها جميع الوزارات المصرية، وتلزم هذه الخطة الإتحاد الأوروبى بوضعه شريكاً إستراتيجياً لمصر ولاعباً أساسياً فى اللجنة الرباعية الدولية بالإضلاع بدور أكبر فى عملية السلام وتسوية النزاعات ومنع الصراعات لتعزيز دور الإتحاد فى التعامل مع مشكلات المنطقة خاصة النزاع العربى الإسرائيلى الذى يقف حجر عثرة فى عملية تعميق التكامل والإندماج فى الشرق الأوسط وفى المجال الأورومتوسطى.

كما تم أيضاً الإعلان عن بدء سريان خطة العمل المشتركة بين الجانبين فى إطار سياسة الجوار، وقد سبق أن صرح أبو الغيط بأن خطة عمل هذه السياسة تعد بمثابة إعلان سياسى بين الطرفين تضمن مصر من خلاله آفاقاً جديدة تؤدى إلى تطوير التعاون مع إحدى القوى الدولية الرئيسية لخدمة المصالح القومية لمصر، وأن هذه الخطة ما هى إلا رسالة موجهة إلى جميع شركاء مصر فى المجتمع الدولى لتأكيد عزمها للإندماج فى المنظومة الدولية الشاملة عن طريق:

* تعزيز الحوار السياسى مع الشركاء الأوروبين بغرض دعم مصر على المستوى الإقليمى .
* إتاحة الفرصة لتدعيم إمكانيات المؤسسات الوطنية فى المشاركة السياسية والحريات السياسية.
* فتح المجال أمام تعزيز حرية إنتقال السلع والخدمات ورؤس الأموال والأفراد
* معاملة المهاجرين المصريين معاملة عادلة فى دول الإتحاد الأوروبى
* الإستفادة من الإمكانات التى تتيحها سياسة الجوار فى مجالات البحث العلمى والتنمية التكنولوجية.
* الإستفادة من الإدارة التمويلية الأوروبية الجديدة فى سياسة الجوار الأوروبى.

لقد أمكن التوصل إلى إتفاق مع الجانب الأوروبى لبحث فرص إستفادة مصر من المزايا الإقتصادية التى توفرها السوق الأوروبية الموحدة، وتعميق العلاقات مع الإتحاد الأوروبى، ولذا سيتم تنفيذ خطة العمل عن طريق مجلس المشاركة ولجنة المشاركة واللجان الفرعية، ومن المتوقع أن تصل مدة التنفيذ من 3 إلى 5 سنوات.

ولقد عقد المهندس محمد منصور وزير النقل عدة جلسات حيث عرض على مسئولى الإستثمار الأوروبى والمفوضية الأوروبية عدة مشروعات خاصة بتنمية النقل النهرى، والإستفادة من نهر النيل فى إقامة موان نهرية ترتبط بشبكة نقل متعددة الوسائط، وذلك بغرض زيادة حركة البضائع التى تعبر النيل لتصل إلى 10% بدلاً من النسبة الحالية التى لا تتجاوز 1% ، كما تم الإتفاق على إرسال وفد رسمى من المسئولين الأوروبين إلى القاهرة لمناقشة تفاصيل هذه المشروعات، وبحث فرص التعاون المشترك فى تنمية القطاع البحرى، هذا وقد ناقش الوفد المصرى مجموعة من المشروعات التى تخدم التعاون مع دول الجوار الإفريقى والتعاون بين مصر والسودان بدعم من الإتحاد الأوروبى لطرح مشروع تطوير المجرى الملاحى شيسر - زامبيزى، بجانب مشروعات طرق وسكة حديد ونقل نهرى لربط بين مصر والسودان .

إن إعتماد خطة عمل سياسية الجوار خلال الدورة الثالثة لمجلس الشراكة المصرى الأوروبى التى عقدت فى بروكسل تعتبر من الأهمية بمكان لما تتضمنه من تعاون مشترك فى كافة القطاعات من تعليم وطاقة وصحة ونقل وزراعة بجانب الإستعانة ببرنامج الدعم المالى والفنى والأوروبى الذى تصل قيمته إلى 558 مليون يورو خلال الفترة من عام 2007 إلى عام 2010 . ونتمنى النجاح لهذه الخطة كما سبق أن نجح المؤتمر الأورومتوسطى لوزراء البيئة الذى إستضافته مصر فى نوفمبر 2006، والذى تم فيه إعتماد مبادرة إزالة التلوث من البحر المتوسط عام 2020

عاصم السيد أحمد

NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* السيد عبد الجيد السيد (+2) 0124183204
* جيهان عبد الصمد (+2) 0126638978
* سناء كمال (+2) 0107460784
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2)0124614924
* مجدى محمد حال (2+)0122550675
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

توزع فى جميع أنحاء العالم



وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أُنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تنادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٩٠٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٥/٢٠٠٦ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ ونش رصيف عملاق .
  ٢ ونش رصيف متحرك. ١ ونش ساحة عملاق (RTG).
  ٢٤ ونش ساحة (R.S) ٧ جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

حركة الموانى المصرية خلال شهر يناير 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال يناير 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	151.9	204.8	130.8	-	-	0.2	26.3	514	66.0	7.9	578.9	223
بورسعيد	20.7	59.0	9.1	-	-	-	0.9	89.7	67.6	348.7	506	318
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	10.6	548.9	559.5	78
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
السويس	-	3.7	-	2.0	-	2.2	-	7.9	-	-	7.9	61
الأدبية	215.22	7.68	33.04	-	3.15	36	118.09	413.18	22.38	-	435.56	69
سفاجا	1.3	0.1	43.9	-	1.8	-	-	47.1	-	-	47.1	78
الحمراوين	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
أبو الغصون	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
نويبع	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	328.82	275.3	216.9	2.0	4.95	2.8	145.22	975.99	166.5	905.6	2048.09	858

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال يناير 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	سيارات ومعدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
دمياط	-	1.0	48.3	33.6	-	135.9	218.8	50.6	1.1	270.5	223
بورسعيد	6.5	7.2	23.4	-	-	0.3	37.4	89.0	316.0	442.4	318
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	47.4	530.2	577.6	78
العريش	-	-	93.6	-	-	-	93.6	-	-	93.6	26
السويس	3.5	39	4.4	-	1	-	47.9	-	-	47.9	61
الأدبية	70.7	2	78.9	24.0	-	0.1	175.7	3.9	-	179.6	69
سفاجا	3	7.6	88.6	-	0.5	-	99.7	-	-	99.7	78
الحمراوين	-	-	81.5	-	-	-	81.5	-	-	81.5	4
أبو الغصون	-	-	8.2	-	-	-	8.2	-	-	8.2	1
نويبع	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
السخنة	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	83.7	56.8	426.9	57.6	1.5	136.3	762.8	190.9	847.3	1801	858

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال يناير 2007

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	5915	3753	9668	748	183	931	10599
بورسعيد(غرب)	7233	11635	18868	35180	33740	68920	87788
شرق بورسعيد	1555	4426	5981	65659	67332	132991	138972
السويس	1		1	0	0	0	1
الادبية	391	223	614	0	0	0	614
الأجمالى	15095	20037	35132	101587	101255	202842	237974

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١-٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجندة إنترناشونال

* تصل إلى ميناء الإسكندرية أول إبريل الجارى السفينة السويدية "جوتبرج" وتطلق مدافعها العشرة تحية للأميرة فيكتوريا ولية عهد السويد التى ستنتظرها على شط الإسكندرية، وتعتبر مصر الدولة العربية الوحيدة التى تزورها السفية إعترافاً بدورها الثقافى الرائد ومكانتها التاريخية.
* ينفذ المجلس القومى للشباب مشروعاً جديداً للحوار بين طلاب جامعات مصر لتفعيل مشاركتهم فى قضايا ومستقبل أمتهم، ويشارك فى هذا المشروع 13 ألف طالب وطالبة من 13 جامعة ، وتعقد لذلك خمس ندوات فى كل جامعة إعتباراً من أول إبريل الجارى.
* قررت هيئة المحكمة فى قضية العبارة" السلام 98" تأجيل نظر دعوى ردها عن نظر القضية التى طالب بها أهالى ضحايا العبارة إلى جلسة 2 إبريل الجارى.
* يحتفل العالم يوم 9 إبريل الجارى بعيد شم النسيم.
* يتم إجراء الإستفتاء على التعديلات الدستورية خلال الأسبوع الأول من إبريل الجارى بعد إنتهاء مجلس الشعب من مناقشتها وأقرارها.
* أجلت محكمة القضاء الإدارى برئاسة المستشار محمد الحسينى دعوى تعويض أسرى حروب 56 و 67 والاستنزاف لجلسة 10 إبريل الجارى.
* تسافر 5 طالبات من الإسكندرية إلى ولاية جورجيا الأمريكية للإشتراك فى المسابقة العالمية للبرمجة لإستخدام الروبوت التى تقام فى 11 إبريل الجارى، وذلك بعد فوزهن بالمركز الأول فى مسابقة "فيرست ليجو" التى نظمتها مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم.
* تقرر إقامة الدورة المجمعة الحاسمة لكرة الطائرة أيام 11و12و13 إبريل الجارى ، لإعلان بطل الدورى المصرى للرجال موسم 2006/2007 .
* قرر مجلس إدارة إتحاد كرة القدم إجراء إختبارات إستثنائية للإعادة للحكام الذين لم يوفقوا فى إختبارات حكام الترقى والجدد يوم 13 إبريل الجارى.
* يعقد فى مركز القاهرة الدولى للمؤتمرات فى الفترة من 16 إلى 18 إبريل الجارى منتدى ومعرض الخدمات المصرفية وتكنولوجيا إدارة البنوك تحت رعاية وتعاون إتحاد بنوك مصر.
* يقام معرض أوتوميكانيكا إسطنبول الدولى بتركيا فى الفترة من 19 إلى 24 إبريل الجارى، ويضم المعرض أحدث منتجات الشركات من الصناعات المغذية للسيارات ومستلزمات قطع الغيار.
* قررت محكمة شمال القاهرة بدائرتها المدنية حجز الدعوى المقامة من طلعت السادات ضد حزب الأحرار لفصله تعسفاً من الحزب وذلك لجلسة 24 إبريل الجارى للحكم.
* تحتفل جمهورية مصر العربية بعيد تحرير سيناء يوم 25 إبريل الجارى .
* تقوم وزارة الطيران بتأسيس شركة طيران جديدة تعتبر الأولى من نوعها فى مصر حيث سيتم تخصيصها لخدمة رجال الأعمال والمستثمرين والمشاهير والشخصيات الهامة، وتبدأ الشركة عملها أواخر إبريل الجارى.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر يناير 2007

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	8962	0	456	41616	9990	18124	79148
مغادرة	0	12872	0	451	28091	9577	2846	53837
الإجمالى	0	21834	0	907	69707	19567	20970	132985

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال يناير 2007

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	101	59	1	25	31	34	0	20	19	7	0	297
سفن صب جاف	0	0	23	4	0	1	0	2	0	0	3	0	0	33
سفن صب سائل	0	0	15	2	0	0	2	32	0	0	2	0	0	53
حاويات	0	0	84	89	77	0	6	1	0	0	1	3	0	261
سفن ركاب وسياحة	0	0	0	8	0	0	22	0	0	41	52	47	0	170
اخرى	0	0	0	155	0	0	0	0	0	2	1	0	0	158
إجمالى عام	0	0	223	317	78	26	61	69	0	63	28	57	0	972

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عرض إنجازات مصلحة الجمارك فى سنتين
يوليو 2004 - نوفمبر 2006



دعا المهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية والأستاذ عبدالعال على عضو مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى مسئولوا الجمارك المصرية فى لقاء ضم رجال الأعمال والمتعاملين مع الجمارك وقد حضر اللقاء الأستاذ أحمد إسماعيل وكيل أول وزارة المالية رئيس قطاع شئون المصلحة والأستاذ عادل رضوان وكيل أول وزار المالية ورئيس قطاع الموارد البشرية وبناء القدرات والأستاذ عدلي عبد الرازق رئيس الإدارة المركزية للتعريفة والقيمة والمنشأ والأستاذ حمدى عبد العاطى رئيس المنطقة الجمركية الشمالية والغربية والأستاذ محمود أبو العلا رئيس الإدارة المركزية للتطوير والإصلاح الجمركى والأستاذ أحمد سعودى رئيس الإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والأستاذ رؤوف حسين رئيس الإدارة المركزية لجمارك الدخيلة وقد قام بالإشراف على اللقاء الأستاذ إبراهيم شلبى مدير العلاقات العامة للتطوير والإصلاح الجمركى

وقام السيد الأستاذ محمود أبوالعلا رئيس الإدارة المركزية للتطوير والإصلاح الجمركى بتقديم عرض عن إنجازات الإدارة المركزية للتطوير والإصلاح الجمركى

والأهداف الإستراتيجية لمصلحة الجمارك المصرية هى

1 – تنمية الموارد البشرية من خلال البرامج التدريبية وبناء القدرات مع تصميم هيكل تنظيمى فعال يدعم عملية إتخاذ القرار آخذاً فى الإعتبار أفضل المعايير والممارسات الدولية مع توفير بيئة العمل المناسبة

2 – مراجعة التشريعات والتأكد بإستمرار من ملائمتها لظروف ومتغيرات العمل الجمركى مع التوصية بالتعديلات اللازمة وإحالتها إلى جهة الإختصاص لتقرير ما يلزم بشأنها

3 – تهيئة الجمارك لإستيعاب المتغيرات الإقتصادية الجمركية وكذلك المبادرات الجديدة مع تجهيز البنية التحتية اللازمة لذلك.





المهندس حسام لهيطة — الأستاذ عبد العال على

الرؤية

* تطوير الجمارك المصرية لكى تكون إدارة جمركية حديثة فعالة وذات كفاءة
* وضوح ومرونة وشفافية الإطار القانونى
* إعتبار الموانئ منافذ لا مخازن
* تفويض السلطة وتحديد حقوق الموظف ومسئولياتة
* بلوغ أعلى المعايير العالمية وأفضل الممارسات الدولية
* تسهيل حركة التجارة الدولية دون الإخلال بالرقابة الجمركية اللازمة لتأمين البلاد ضد كافة مخاطر التهريب
* دعم النمو الإقتصادى من خلال رفع القدرة التنافسية الخارجية للصناعة المحلية والقطاع الخاص
* تحقيق الإلتزام الكامل بالإلتزامات الدولية
* تحسين الخدمة المقدمة وإنشاء علاقة مشاركة مع المجتمع التجارى

التعريفة الجمركية الجديدة

1 – صدرت التعريفة الجمركية الجديدة بالقرار الجمهورى رقم 39 لسنة 2007 وفقاً لجدول التعريفة الصادر من منظمة الجمارك العالمية

2 – تم تبسيط الهيكل التعريفى وخفض الحد الأقصى للفئات إلى30%

3 – تم خفض متوسط فئات التعريفة من 9% إلى 6.9%

4 – أدى هذا التعديل إلى الحد من التشتت فى التعريفة الجمركية

5 – تيسير تطبيقها على العاملين والمتعاملين

6 – رفع كفاءة أداء التعريفة الجمركية

7 – الزيادة فى فاعليتها فى تحقيقها لأهدافها بإعتبارها إحدى الأدوات الرئيسية فى رسم السياسة الإقتصادية والمالية للبلاد

ثم فتح باب المناقشة من جمهور المجتمع التجارى وتناول الإجابة على الإستفسارات السادة رؤساء القطاعات ورؤساء الإدارة المركزية كل فيما يخص

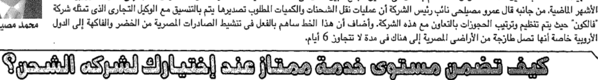
خط ملاحى لنقل الصادرات المصرية مباشرة إلى أوروبا

في خطوة مهمة لدعم صادرات الخضر والفاكهة مباشرة إلى الدول الأوروبية أكد محمد مصيلحى رئيس شركة "فينمار" إنه يجرى حالياً تشغيل خط (CHAMPIONS FERRIES) بمعدل رحلتين أسبوعياً من الإسكندرية إلى اليونان لنقل الشاحنات والتريلات المبردة التى تحمل شحنات الخضر والفاكهة الطازجة لنقلها مباشرة عبر الطريق البرى إلى الأسواق فى كل من هولندا وإنجلترا وإيطاليا.

وأضاف أن كلا من الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والمهندس محمد لطفى منصور وزير النقل بذلوا جهوداً كبيرة لتقديم التسهيلات الخاصة بتشغيل هذا الخط وهو ما ساهم بالفعل فى تحقيق نجاح كبير تمثل فى مضاعفة كميات الصادرات من الخضر والفاكهة إلى الدول الأوروبية خلال الأشهر الماضية. من جانبه قال عمرو مصيلحى نائب رئيس الشركة أن عمليات نقل الشحنات والكميات المطلوب تصديرها يتم بالتنسيق مع الوكيل التجارى الذى تمثله شركة "فالكون" حيث يتم تنظيم وترتيب الحجوزات بالتعاون مع هذه الشركة. وأضاف أن هذا الخط ساهم بالفعل فى تنشيط الصادرات المصرية من الخضر والفاكهة إلى الدول الأروبية خاصة أنها تصل طازجة من الأراضى المصرية إلى هناك فى مدة لا تتجاوز 6 أيام.



محمد مصيلحى — عمرو مصيلحى

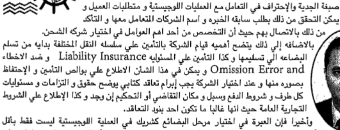


كيف تضمن مستوى خدمة ممتاز عند إختيارك لشركه الشحن؟

في لقاء مع المهندس / مدحت حاتم القاضي – نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات كادمار (كادمار للملاحة – جلوبال لوجيستيكس المصرية – كادمار ترافل – ` سي ترين إيجيبت) ، حول كيفيه اختيار العملاء لشركات ووكلاء الشحن (مرحلي البضائع Freight Forwarders) لضمان وجود حد أدنى من مستوى الخدمه اللوجيستية إلى العملاء من مصانع وشركات تصدير واستيراد وخلافه ،

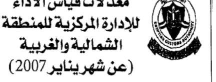
أفاد بأنه يجب التأكد أولا من أن شركة الشحن هي أحد أعضاء شعبة خدمات النقل الدولي في مصر EIFFA التابعه للغرفه التجارية بالإسكندرية و هي الجهه المختصه بتنظيم تعامل شركات خدمات النقل الدولي في مصر وأن تكون الشركة عضو في اتحاد الناقلين الدولين FIATA و هي الجهه المختصه بتنظيم تعامل شركات النقل الدولي في العالم مما يؤكد اطلاع الشركه علي أحدث التقنيات الخاصه بعمليات النقل و اللوجيستيات ، بالإضافة إلى إنضمامه إلى عضوية اتحاد الناقلين جوا المعروفه باسم IATA للشركات التي تمارس اعمال الشحن الجوي و يمكن بسهوله معرفه ذلك من المواقع الالكترونيه.

كما يفضل التاكد من أن الشركه التي سوف تكلف باعمال الشحن تتمتع بشهاده تأكيد الجوده ايزو 2000/9001 حيث ان ذلك سوف يؤكد حرص الشركه علي جوده خدماتها المؤداه لعملائها و أضاف سيادته أن توفر الخبرة شرط أساسي في تحديد شركة الشحن بالنسبة للشركة ككيان أو كوادر ، وهو ما يضفي صبغة الجدية والإحتراف في التعامل مع العمليات اللوجيستية و متطلبات العميل و يمكن التحقق من ذلك بطلب سابقه الخبره و اسم الشركات المتعامل معها و التأكد من ذلك بالاتصال بهم حيث أن التخصص من أحد اهم العوامل في اختيار شركه الشحن.



بالاضافه إلي ذلك يتضح أهميه قيام الشركة بالتأمين علي سلسله النقل المختلفة بدايه من تسلم البضاعه الي تسليمها و كذا التأمين علي المسئوليه Liability Insurance و ضد الاخطاء Omission Error and و يمكن في هذا الشأن الاطلاع علي بوالص التأمين و الإحتفاظ بصوره منها و عند اختيار الشركة يجب إبرام تعاقد كتابي يوضح حقوق و التزامات و مسئوليات كل طرف و شروط الدفع وسبل و مكان التقاضي أو التحكيم إن وجد و كذا الإطلاع علي الشروط التجارية العامة حيث انها غالبا ما تكون احد بنود التعاقد.

وأخيرا فإن العبرة في اختيار مرحل البضائع كشريك في العملية اللوجيستية ليست فقط بأقل الأسعار فعلي الرغم من أهميه الحصول علي اسعار تنافسيه بإعتبار أن السعر من اهم عوامل نجاح العمليه التجاريه ، ولكن تظهر أهميه ضمان وإستمرارية إتمام العمليات اللوجيستية بنجاح حسب إحتياجات العميل بالتكلفة المناسبة و في الوقت المناسب، بالإضافة إلى المساندة القوية من مرحل البضائع في الأزمات وحتى بعد إنتهاء العملية .



معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر يناير 2007)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشأن	إجمالي	مادة أولى	أخري		
المركز المطور	545	1.3 ساعة	21.59 ساعة	38.85 ساعة	61.74 ساعة	519	26	1	–
الإدارات المركزية التابعة	12546	0.92 يوم	1.20 يوم	1.90 يوم	4.02 يوم	10175	2371	13	6

خبر

بناء على الإجتماع الذى تم بين السيد المهندس / محمد مصيلحى نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية مع السيد المهندس / محمد منصور وزير النقل وشرح سيادته لأبعاد القرار رقم 521 لسنة 2003 والخاص بتحصيل هيئات الموانى لرسم قدره جنيه مصرى على كل طن من بضائع الترانزيت وتأثيره السلبى على الوكلاء الملاحيين إذا نفذ القرار بأثر رجعى فقد تفهم السيد وزير النقل الأبعاد السلبية لهذا القرار وإنعكاساتها السيئة على الوكلاء الملاحيين، وقد إجتمع السيد المهندس وزير النقل مع السيد اللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى والسادة رؤساء هيئات الموانى وأصدر تعليماته الفورية بسرعة إيقاف العمل بهذا القرار لحين إعداد دراسة كاملة متأنية.


المهندس / محمد منصور — المهندس / محمد مصيلحى — اللواء مختار عمار

أخبار من فوق السحاب

زيادة سعر تذاكر الأطفال

طالب الإتحاد الدولى للنقل الجوى "الإياتا" ضرورة زيادة قيمة تذاكر الأطفال من عامين إلى 13 عاماً بنسبة 8% وقد قامت شركة مصر للطيران بزيادة قيمة سعر التذكرة العادية من 67% إلى 75%.

ضوابط لموسم الحج القادم

وضعت مصر للطيران ضوابط جديدة لموسم الحج القادم تقضى بإعادة توزيع حصص المقاعد على متن الرحلات على شركات السياحة والجمعيات الدينية والشركات والقرعة والهيئات والترانزيت والرحلات الخاصة لنقل حجاج أفريقيا، وسيتم تحصيل ما بين 20 و 50 % من قيمة التذاكر التى سيتم حجزها حسب مواعيد السفر.

إيرادات مطار القاهرة الدولى

إستقبل مطار القاهرة الدولى حوالى 10 ملايين و900 ألف خلال العام الماضى وحقق إيراداتبلغت 515 مليون جنيه بزيادة 28 مليون عن العام السابق ووصلت الأرباح إلى 196 مليون جنيه بزيادة 6 ملايين جنيه. وقد صرح الطيار فتحى فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة الجوى بأن هذه الإيرادات تمثل % من الأنشطة التجارية من رسوم الملاحة الجوية التى يتم تحصيلها من الطائرات خلال عمليات الهبوط والإقلاع.

سماوات مفتوحة مع اليمن

تم توقيع إتفاقية للسماوات المفتوحة بين القاهرة وصنعاء بغرض دعم الحركة الجوية والسياحية بين مصر واليمن، ويتم بموجب هذه الإتفاقية تشغيل مصر للطيران رحلات مشتركة مع الخطوط اليمنية إلى مدينة عدن وقد سبق أن وقعت مصر إتفاقية أخر مع المملكة العربية السعودية.

برنامج "التوقف فى دبى"

حققت شركة طيران الإمارات نمواً كبيراً فى مبيعات برنامج "التوقف فى دبى" لركاب المصريين خلال عام 2006 حيث بلغت نسبة هذا النمو خلال العام الماضى 385% بالمقارنة لعام 2005، ويستفيد من هذا البرنامج المصريين المسافرين عبر دبى سواء فى رحلة الذهاب أو العودة.

شركة طيران للخطوط الداخلية

تبدأ مصر للطيران مع بداية يونيو القادم فى تشغيل شركتها الجديدة "إكسبريس" للخطوط الداخلية والإقليمية، حيث تتسلم الشركة طائرتين "طراز إمبرير" فى شهر مايو المقبل من الصفقة التى تم التعاقد عليها وتتكلف 160 مليون دولار، وقد أكد المهندس محمد حسن رئيس الشركة أن التشغيل سيتيح مواعيد مناسبة للركاب على مدار اليوم بأسعار أقل من مصر للطيران.

أسعار جديدة للخدمات

صرح المهندس عبد الرحمن شريف رئيس شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية بأنه تم الإتفاق مع المسئولين بشركة الخطوط المغربية على تبادل الخدمات الأرضية بين الشركتين كل فى مطارها، وذلك بغرض تحقيق التوازن المالى بين نفقات كلا الشركتين فى الخدمات الأرضية ولذا فقد تم تحديد أسعار جديدة للخدمات.

زيادة حركة السياحة بالأقصر

صرح الدكتور سمير فرج رئيس المجلس الأعلى لمدينة الأقصر بأن بأن هناك زيادة فى حركة السياحة إلى المدينة بعد تطوير مطار الأقصر، حيث بلغ متوسط الركاب فى الموسم الحالى ثلاثة ملايين راكب، وسيستوعب هذا التطوير أية زيادة فى حركة السياحة على مدى 15 عاماً المقبلة، ويعتبر مطار الأقصر أفضل بديل لمطار القاهرة فى أوقات الذروة.

التذاكر الإلكترونية فى الخليجية

قامت شركة طيران الخليج بتوسعه نطاق تطبيق نظام إصدار التذاكر الإلكترونية ليشمل الخطوط الجوية البريطانية وطيران نسبة تطبيق هذا النظام إلى 70% فى شبكتها.

محاضرات غرفة ملاحة الإسكندرية عن الفترة من 4/1 إلى 4/23

دورة الصادر (خمسة أيام)		20	2007/4/1 2007/4/5	2007/4/15 2007/4/19
محاضرة عن الإقرار الجمركى والإجراءات الجمركية	الجمارك	2		
تدريب عملى	شركة تبارك	2		
محاضرة الإجراءات الرقابية والفحص	الرقابة	2		
تدريب عملى	شركة تبارك	2		
محاضرة عن إجراءات دخول البضاعة	المستودعات، الحاويات، الجمارك	2		
تدريب عملى	شركة الحلول المتكاملة	2		
محاضرة عن تخزين وشحن الحاويات	الحاويات، الحلول المتكاملة، الشرطة	2		
تدريب عملى	شركة الحلول المتكاملة	2		
محاضرة عن تخزين وشحن البضاعة العامة	المستودعات، الحلول المتكاملة، الشرطة	2		
تدريب عملى	شركة الحلول المتكاملة	2		
دورة فنية للتكامل مع النظام الإلكترونى (يوم واحد)	شركة الحلول المتكاملة	4	2007/4/22	2007/4/23

محطات وأخبار

ترشيح الأكاديمية لجائزة الأيزو

رشحت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى برئاسة الدكتور جمال مختار للجائزة التى أعلنتها منظمة الأيزو العالمية لأفضل جامعة قامت بإعداد وتنفيذ دورات أو برامج تتعلق بالمواصفات والجودة وقد تقدمت الأكاديمية فى المسابقة ببرامج معهد الإنتاجية والجودة التابع لها لنيل هذه الجائزة وقدرها 15 ألف فرنك سويسرى

بوليصة موحدة لثلاثة خطوط ملاحية

يتم فى شهر مايو القادم دمج خدمات ثلاث خطوط ملاحية هى هاتسومارين وإيطاليا ماريتما وإفرجرين فى بوليصة واحدة تحت إسم "إيفرجرين لاين" وقد صرح بهاء بدر العضو المنتدب لمجموعة الخليج العربى للنقل البحرى والتجارة أن هذا الدمج يهدف إلى تحسين كفاءة النقل لدعم حركة التجارة الخارجية وأن الخدمات التابعة لخط إيفرجرين تهدف إلى دعم ميناء الإسكندرية بإعتباره من الموانئ المحورية لمنطقة شرق البحر الأبيض.

حاجز أمواج لميناء الدخية

طالب المسئولون بوزارة النقل بسرعة تخصيص المبالغ اللازمة لإقامة حاجز أمواج بميناء الدخيلة وذلك لرفع كفاءة عمليات التداول أثناء الشحن والتفريغ للسفن داخل الميناء والحد من قوة الأمواج القادمة من البحر التى تؤثر على كفاءة الشحن وضياع الوقت بجانب التأثير على الأرصفة وتبلغ تكلفة الحاجز 60 مليون جنيه

ندوة
موانئ البحر الأحمر

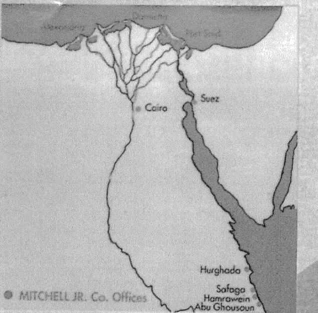
الاثنين 2 أبريل 2007
فندق ماريديان هليوبوليس - القاهرة

تنظمها
الجمعية العربية للملاحة

تحت رعاية
معالي وزير النقل
المهندس محمد منصور

بالإشتراك مع
الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

بدعم
شركة تنمية ميناء السخنة
شركة ماريدايف للخدمات البحرية
الهيئة العامة للبترول
شركة نما للملاحة



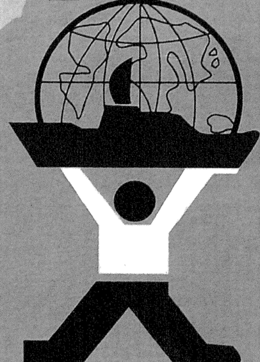


MITCHELL JR. SERVICES

*** Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports**

*** Disptach Cargo (Loading / Discharging)**
*** Ready to replenish bunker - luboil**

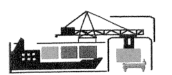
The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance

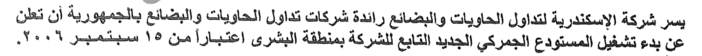


Mitchell JR. Co.
Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

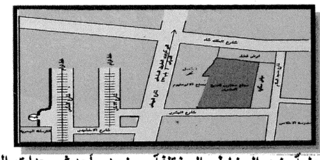


يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن عليةً ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى -القبارى -الإسكندرية -تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

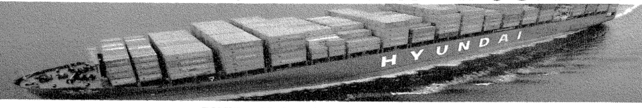
لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C . H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND

Vessel	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	**Damietta**	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
Kaga	025 E	25-Mar	27-Mar	29-Mar	**2-Apr**	14-Apr	18-Apr	20-Apr	22-Apr	24-Apr	29-Apr
B. Raya Dua	059 E	1-Apr	3-Apr	5-Apr	**9-Apr**	21-Apr	25-Apr	27-Apr	29-Apr	1-May	6-May
Sirius	058 E	8-Apr	10-Apr	12-Apr	**16-Apr**	28-Apr	2-May	4-May	6-May	8-May	13-May
B. Pelangi Dua	059 E	15-Apr	17-Apr	19-Apr	**23-Apr**	5-May	9-May	11-May	13-May	15-May	20-May
Kuala Lumpur	001 E	22-Apr	24-Apr	26-Apr	**30-Apr**	12-May	16-May	18-May	20-May	22-May	27-May
Canopus	055 E	29-Apr	1-May	3-May	**7-May**	19-May	23-May	25-May	27-May	29-May	3-Jun
S. Azul	041 E	06-May	8-May	10-May	**14-May**	26-May	30-May	01-Jun	03-Jun	05-Jun	10-Jun
Kaga	026 E	13-May	15-May	17-May	**21-May**	02-Jun	06-Jun	08-Jun	10-Jun	12-Jun	17-Jun
Seattle	002 E	20-May	22-May	24-May	**28-May**	09-Jun	13-Jun	15-Jun	17-Jun	19-Jun	24-Jun
Sirius	059 E	27-May	29-May	13-May	**04-Jun**	16-Jun	20-Jun	22-Jun	24-Jun	26-Jun	01-Jul

WESTBOUND

Vessel	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	**Damietta**	Genoa	Barcelona	Fos
Sirius	058 W	16-Mar	18-Mar	20-Mar	21-Mar	24-Mar	25-Mar	**4-Apr**	8-Apr	10-Apr	12-Apr
B. Pelangi Dua	059 W	23-Mar	25-Mar	27-Mar	28-Mar	31-Mar	1-Apr	**11-Apr**	15-Apr	17-Apr	19-Apr
Kuala Lumpur	001 W	30-Mar	01-Apr	03-Apr	04-Apr	07-Apr	08-Apr	**18-Apr**	22-Apr	24-Apr	26-Apr
Canopus	055 W	6-Apr	8-Apr	10-Apr	11-Apr	14-Apr	15-Apr	**25-Apr**	29-Apr	1-May	3-May
S. Azul	036 W	13-Apr	15-Apr	17-Apr	18-Apr	21-Apr	22-Apr	**2-May**	6-May	8-May	10-May
Kaga	026 W	20-Apr	22-Apr	24-Apr	25-Apr	28-Apr	29-Apr	**9-May**	13-May	15-May	17-May
Seattle	002 W	27-Apr	29-Apr	01-May	02-May	05-May	06-May	**16-May**	20-May	22-May	24-May
Sirius	059 W	04-May	06-May	08-May	09-May	12-May	13-May	**23-May**	27-May	29-May	31-May
Antares	062 W	11-May	13-May	15-May	16-May	19-May	20-May	**30-May**	03-Jun	05-Jun	07-Jun
Kuala Lumpur	002 W	18-May	20-May	22-May	23-May	26-May	27-May	**06-Jun**	10-Jun	12-Jun	14-Jun

Feeder Connections

* VIA SINGAPORE
  Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya
* VIA HONG KONG
  Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai
* VIA SHANGHAI
  Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326
Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734
Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777
Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

معهد تدريب الموانئ

الندوة الدولية الثالثة والعشرون للموانئ

التقنيات الحديثة فى الموانئ بتنظيم من معهد تدريب الموانئ

تغطية / ياسمين عبد المجيد

تحت رعاية معالى المهندس محمد منصور وزير النقل عقدت الندوة الثالثة والعشرون للموانئ تحت عنوان «التقنيات الحديثة فى الموانئ» بتنظيم من معهد تدريب الموانئ، وبالتعاون مع إتحاد الموانئ البحرية العربية وأكاديمية اللويدز البحرية بلندن فى الفترة من 18 - 20 فبراير الماضى بقاعة الزهراء بفندق هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية.



لواء بحرى مختار عمار وبجواره لواء بحرى محمد يوسف

لواء بحرى إبراهيم يوسف

لواء بحرى محمد يوسف

ووسط الحضور الكثيف لرجال النقل البحرى ونخبة من رجال الأعمال ورؤساء هيئات الموانئ والعاملين بقطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ورجال الإعلام والصحافة.

أعلن المهندس محمد منصور وزير النقل فى كلمته التى ألقاها نيابة عنه اللواء بحرى مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى أن الوزارة تولى اهتماماً كبيراً بتنمية للموارد البشرية بتوفير كافة سبل النجاح لكافة الأنشطة البحرية ووضع المعايير اللازمة لكافة المهن البحرية متمشياً مع الإتجاهات العالمية وتوصيات الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unictad ومنظمة العمل الدولية (ILO).

مؤكداً أن شعار الخدمة الجيدة فى الوقت المناسب والتكلفة المعتدلة هم أهم عناصر النجاح لمنظومة النقل البحرى.

وأن المفاهيم الأساسية المرتبطة بجودة الأداء أصبحت هى العنصر الرئيسى المؤثر على جذب عملاء النقل البحرى .

وعلى مدار ثلاثة أيام ومن خلال 6 جلسات ناقشت الندوة 22 ورقة بحثية مقدمة من (مصر – انجلترا – فرنسا – ألمانيا – إيطاليا – كندا – ودولة الإمارات العربية – السودان – نيجيريا).

سلط من خلالها الضوء على التطورات والمستجدات التى طرأت على نماذج إدارة الموانئ والنقل البحرى بكافة قطاعاته.

كما أن التطورات التكنولوجية السريعة والمتلاحقة التى يمر بها العالم اليوم قد جعلت التحديات التى تواجه الموانى ومجمعاتها أكثر ضروره من أى وقت مضى.

أكد الدكتور حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانئ أنه من المعروف أن كفاءة الأداء بالموانئ تعتمد على منظومة التشغيل – تكنولوجيا المعدات لموارد المائية والبشرية.

معلناً أن المعهد قام بتطوير المجتمع المينائى للتعامل مع التقنيات الحديثة فى مجال المعدات ونظم تكنولوجيا المعلومات، وقد شمل التطوير:

* تطوير برمجيات محاكى الأوناش العملاقة.
* إنشاء محاكى قيادة الشاحنات لتأهيل سائقى الشاحنات بالموانئ والطرق.
* إستحداث محاكى الإدارة الإلكترونية فى الموانئ البحرية بهدف دعم وإعداد الكوادر البشرية اللازمة للتعامل مع تقنيات نظم الإدارة الإلكترونية.

وأضاف أنه على الصعيد الدولى قام المعهد بتوقيع مذكرة تفاهم مع أكاديمية اللويدز البحرية بلندن.

وقد تم افتتاح المعرض الخامس عشر للمعدات والخدمات البحرية فى اليوم الأول للندوة.

د. جمال مختار ولواء بحرى مختار عمار ولواء بحرى محمد ذكى

دكتور اسماعيل مبارك

وكان ملخص الجلسات كالآتى

تحت عنوان (خدمات الموانئ والنقل البحرى) كانت الجلسة الأولى برئاسه الربان عاطف حسن مرونى وقد تضمنت الجلسة عدة أوراق بحثية منها:

* شركة الإسكندرية الدولية لمحطات الحاويات تحدث السيد نيفيل بيست حيث قام بالقاء الضوء على ما تم إنجازه من مشروعات وتجهيزات وإضافات لسعات التداول تم استعراض برامج التدريب المتبعة بالمحطة.
* التواصل بين الموانئ والطرق الحديثة بالموبايل ووسائل

التكنولوجيا، تحدث السيدة شيرين وجدي مديرة التسويق بشركة رينج للتوزيع حول أنشطة شركة أوراسكوم وشركة رينج في أفريقيا وآسيا ومنجزاتها في أعمال الخدمات وتطوير الأداء وتنمية مهارات العاملين.

* شركة قناة السويس للحاويات تحدث السيد فيليب ليتل جون المدير التنفيذي للشركة عن نشاط الشركة منذ بدايتها وما تم انجازه في المرحلة الأولى وقد سلط الضوء على الانجازات المتوقعة في المرحلتين الثانية والثالثة للمشروع مشيراً إلى إسهام الشركة المتزايد في تجارة الترانزيت.

وتحت عنوان (خدمات الموانئ والنقل البحري) عقد الجلسة الثانية برئاسة الأستاذ الدكتور عبد الحليم بسيوني وقد جاء فيها:

* تعظيم مفاهيم الصيانة الحديثة واستخدام نظام إدارة الأصول (AMOS) استعرض من خلالها الدكتور بوجان فيوسينيك مدير التكنولوجيا التطبيقية إدارة سبيك تيك (Spec Tec) وقد عرضت الورقة أهم العناصر التي يجب على مصممي نظم إدارة الأصول مراعاتها كما أوضحت الفروق الجوهرية بين نظم تخطيط الصيانة قديماً وحديثاً واعتمادها حالياً على قواعد بيانات أيضاً طرق ترشيد خطط الصيانة.

* تقنية استخدام الصندوق الأسود في أعمال السلامة البحرية تحدث الربان السيد محمد شعيشع عن تاريخ تسجيل بيانات الرحلات يدوياً وتطور ذلك إلي التسجيل الرقمي الإلكتروني وذلك بغرض تحليل هذه البيانات في حالات الحوادث ونبهت إلى تصديق المنظمة البحرية الدولية على إلزام السفن باستخدام الصندوق الأسود بداية من العام 2008.

وعقدت الجلسة الثالثة برئاسة الدكتور إسماعيل مبارك إستعرض من خلالها عدة أوراق بحثية.

* وعن التقييم التقني والإقتصادي لمزايا مخططات خصخصة الموانئ الإفريقية ومسح للموانئ التجارية في نيجيريا تحدث الأستاذ / شيندام أونيميشي عن منجزات الخصخصة في الموانئ الأفريقية من رفع الكفاءة والإنتاجية وزيادة الاستثمارات وأثر ذلك في تحسين القدرة التنافسية وذلك من خلال تحليل أداء الموانئ التي تم تطويرها في القارة الأفريقية.

* وحول أنشطة القيمة المضافة بالموانئ ودور مقدمي الخدمات اللوجستية تحدثت الأستاذة / ياسمين محمد الميلادي محاضرة بمعهد النقل الدولي واللوجستيات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - مصر عن أهمية خلق القيمة المضافة من خلال إنشاء مراكز لوجستية بالموانئ وأبرزت دور مقدمي الخدمات اللوجستية في حل مشكلات سلاسل الإمداد.

* وعن دور الجمارك في الموانئ في ظل التقنيات الحديثة تحدث الأستاذ عبد الحميد مرسي عنبر عن تطوير آليات النظم الجمركية من خلال دراسة تحليلية لتطورها في مراحلها المتعاقبة مشيراً إلى ضرورة تعديل قانون الجمارك بما يحقق تطبيق التقنيات الحديثة وربط المواقع الجمركية مع شبكة الموانئ.

* المسارات السلبية في التجارب الدولية لإعادة الهيكلية الإدارية تحدث الدكتور/ محمود إبراهيم استشاري بمعهد تدريب الموانئ - مصر حول المتغيرات العالمية والخصائص الإدارية الحديثة ومبادئ الهندسة الإدارية وذلك من خلال دراسة ميدانية عن إعادة هيكلة بعض المؤسسات.

وجاءت الجلسة الرابعة بعنوان تطوير الموانئ برئاسة السيد اللواء بحري / مختار عبد الواحد عمار رئيس قطاع النقل البحري - مصر استعرض من خلالها.

* تطوير الموانئ المصرية ودعم كفاءتها الأستاذ الدكتور إسماعيل مبارك رئيس مجلس إدارة والعضو المنتدب شركة تنمية ميناء السخنة - مصر. إلى المشكلات التي تواجه الموانئ المصرية من حيث الأسعار والتأخير والفاقد الاقتصادي وعلاقة ذلك بالتشريعات المتضاربة. وبينت الورقة الأهداف الإستراتيجية المطلوب تحقيقها مع بيان الخطط والأساليب والتطوير المطلوبين لتحقيق هذه الأهداف.

* رؤية استراتيجية مستقبلية لتطوير الموانئ المصرية. اللواء بحري / محمد زكي محمد أوضح الدور الإقتصادي الهام للميناء وأهمية تطويره ليصبح مركزاً للخدمات في مناخ مناسب للأداء الناجح وضرورة توفير الإمكانيات الكاملة للميناء وصولاً إلى ميناء متطور.

* وحول جودة خدمات الموانئ ومقتضيات تطوير الموانئ المحورية جاءت كلمة الأستاذ / محمد غريب حول أهمية تطبيق نظم الجودة ومبادئها على خدمات الموانئ وأثره في تعظيم العائد ووضحت تطور معايير تقييم الأداء، وبينت الخطوات اللازمة لرفع مستوى الجودة في أداء الخدمة.

* نحو تطبيق نظام كفء للنقل الدولي متعدد الوسائط في مصر المهندس/ محمود سامي هيبة تحدث عن التطورات الحديثة في النقل البحري وأثرها على الموانئ وضرورة تطوير الأسطول المصري وقدمت دراسة عن موقف الأسطول المصري والأسلوب الأمثل لتطويره.

* عن التخطيط الإستراتيجي ودوره في تعزيز القدرة التنافسية لمنشآت النقل البحري تحدث الدكتور / أيمن النحراوي عن مفهوم التخطيط الاستراتيجي وعلاقته بتعزيز القدرة التنافسية للموانئ وألقى الضوء على مستويات وضع الاستراتيجية داخل كل منشأة كوحدة للأعمال ثم خلال المجالات الوظيفية وصولاً إلى المستوى التشغيلي والقياس والمتابعة.

الجلسة الخامسة برئاسة الدكتور/ حاتم الكرداني مساعد رئيس الأكاديمية لشئون البيئة بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

* عن تحديات القضايا البيئية في موانئ البحر الأبيض قال الدكتور / برنارد فرانكو مدير معهد التدريب بالبحر الأبيض المتوسط - فرنسا أن تطور الموانئ البحرية من كونها مجرد ملجأ لرسو السفن إلى أن أصبحت مصدراً هاماً للقيمة المضافة. وألقى الضوء على مسئولية الموانى في سلسلة الإمداد مؤكدة على مراعاة شروط البيئة من خلال وضع السياسات البيئية على غرار ما فعلته موانئ الدول الأوروبية لمنع التلوث في الجو والماء والتربة.

* المعايير القياسية للبيئة والصحة والسلامة في الموانئ الدكتور المهندس / منذر الأسدي أشار إلى هذا المفهوم وأثره على تصور وتحديد الأخطار والتهديدات للسلامة والبيئة البحرية ووضحت أثر ذلك على اقتصاديات الموانى وتطورها المستقبلي وركزت الدراسة على وضع أسس قياس أداء الموانى من وجهة نظر السلامة والبيئة.

* عن دور الموانئ السودانية في معالجة التلوث بالمخلفات الصلبة وأثره في حماية البيئة البحرية تحدث الدكتور محجوب حسن عن التهديدات البيئية لساحل البحر الأحمر في السودان من تنامي الأنشطة الاقتصادية الضاغطة ووضح التدهور البيئي من جراء مخلفات المدن وأكد على الدور الهام لهيئة الموانى السودانية بالتعاون مع السلطات المحلية علاجاً لهذه المشكلة.

الجلسة السادسة بعنوان الموانئ وتكنولوجيا المعلومات برئاسة المهندسة هالة سعيد الشريدي

إستعرض خلالها التطورات الحديثة في تنميط تبادل المعلومات الإليكترونية في أنشطة الجمارك تحدث الدكتور/ روبرتو ريفيتريا أستاذ مشارك - جامعة جنوا والسيدة فرانسيسكا أوليفا باحثة - جامعة جنوا - إيطاليا عن الفجوة بين التقدم السريع في تكنولوجيا المعلومات والنظم المطبقة حالياً وألقت الضوء على دور الجمارك وكيفية جعل ممارساتها ومعلوماتها نموذجية بالطرق الإلكترونية وأوردت الورقة أمثلة تطبيقه من آسيا وأوربا .

* إستخدام تبادل البيانات بالوسائل الإليكترونية في تطبيقات النقل البحري في أنشطة العبور بقناة السويس تحدث الدكتور / محمد قوطة والأستاذ/ أحمد المري حول أثر استخدام تبادل المعلومات الكترونياً على تحسين الخدمة وخفض النفقات وإزالة الاختناقات مما يجعلها نموذجاً صالحاً للتطبيق في الموانى كما ناقشت الصعوبات المحتملة أثناء التطبيق وكيفية تلافيها.

وفي الجلسة الختامية تم استعراض ملخص الأوراق البحثية ومشروع التوصيات وهي كما يلي:

* النص في عقود الاستغلال للقطاع الخاص على تطبيق نظم الصيانة الحديثة وإستخدام نظم التشغيل الحديثة في إدارة الأصول في الموانى بهدف تفعيل نظم الإدارة الفعالة للصيانة للحفاظ على معدل أداء المعدات وبالتالي قدرة الميناء على المنافسة.

* النص في عقود الاستغلال للقطاع الخاص بإستخدام التقنيات الحديثة في التدريب خاصة إستخدام المحاكيات بأنواعها المختلفة في تدريب العاملين بالموانئ ومحطات تداول البضائع وأعمال الأوناش والرافعات الجسرية والاستفادة من إمكانات المحاكيات التدريبية المتوفرة بمعهد تدريب الموانى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

* في مجال سلامة الأرواح على ظهر السفن ومن الخبرة المكتسبة من أعمال إنتشال صندوق جمع البيانات من العبارة السلام 98 ... يوصى المؤتمر برفع توصية للمنظمة البحرية الدولية في تبني أعمال التطوير لنظام تثبيت جهاز جمع البيانات (الصندوق الأسود) على ظهر السفن وبما يسمح بسهولة إنتشاله في حالة حوادث الغرق كذلك تطوير جهاز جمع البيانات بما يسمح بزيادة حجم المعلومات المخزنة عن تشغيل السفينة وبما يسهل أعمال التحليل الفني لأسباب حوادث الغرق.

* العمل على امتداد تطوير ميكنة الجمارك في باقي الموانئ المصرية والعمل على تحديثها بالمعلومات والبيانات عن كافة المتعاملين مع الجمارك لتسهيل تدفق البضائع.

* التركيز والعمل على إدخال وإنشاء خدمات القيمة المضافة في الموانئ المصرية والعربية من خلال إنشاء المراكز اللوجستية ومراكز التوزيع والخدمات التي تجسد مفهوم النقل متعدد الوسائط ودور مقدمي الخدمات اللوجيستية في الموانئ .

* لإستكمال منظومة تطوير الموانئ المصرية توصي الندوة بأهمية العمل على سرعة إعداد التشريعات الخاصة بالنقل متعدد الوسائط المصري وذلك بالتنسيق بين وسائط النقل المختلفة في مصر ووزارة النقل ووزارة العدل، ويمكن الإهتداء بإتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط وقانون النقل متعدد الوسائط للحكومة التونسية والقانون الجاري إعداده حالياً في الأردن بالتعاون مع منظمة الاسكوا.

* لمواكبة أعمال التحديث الهائلة في البنية التحتية للموانئ المصرية فإنه يجب العمل على تنفيذ باقي مراحل خطة تطوير الموانئ المصرية والتي أظهرتها الدراسات السابقة التي أعدتها وزارة النقل وذلك بتطبيق إعادة هيكلة الموانئ المصرية وتحويلها إلى هيئات أو شركات قابضة وتطبيق النظام المحاسبي التجاري وإعادة صياغة التشريعات الخاصة بالموانئ.

* تأكيد البعد الإستراتيجي والتخطيطي على جميع المستويات لتعزيز القدرة التنافسية للنقل البحري وللموانئ من خلال الخطط الإستراتيجية قصيرة المدى ومتوسطة المدى وطويلة المدى.

* العمل على توفير التسهيلات اللازمة في كافة الموانئ لإستقبال ومعالجة مياه الصابورة للحفاظ على المستويات البيئية والصحية والإقتصادية في الموانئ طبقاً للمعايير القياسية الدولية.

* تبني وإستخدام المعايير القياسية العالمية للحفاظ على البيئة والسلامة والصحة في الموانئ.

* التأكيد على أهمية الإدارة الآلية للموانئ ودور إدارات الموانئ في ألزام وتحفيز المجتمع الميناًئي على التحول نحو إستخدام نظم المعلومات والتكامل مع منظومات الموانئ لتحقيق الهدف من تطبيق نظم المعلومات المتطورة نحو رفع كفاءة الخدمات وسرعة أدائها وزيادة القدرة التنافسية للميناء.



العراق الشقيق .. إلى أين؟!!..

بقلم عبد السلام السيد أحمد

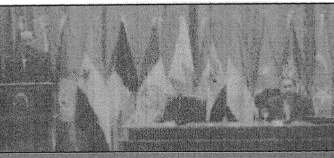
إستضافت العاصمة العراقية فى مقر وزارة الخارجية مؤتمر بغداد الدولى الذى شاركت فيه دول جوار العراق والدول الخمس الكبرى دائمة العضوية فى مجلس الأمن والجامعة العربية ومنظمة المؤتمر الإسلامى حيث تمت مناقشة خمسة محاور رئيسية تتمثل فى : دعم الجوار للعراق فى الفترة الراهنة فى المجالات الأمنية والسياسة والإقتصادية بما فيها إعادة الإعمار، وخفض الديون العراقية، وأوضاع اللاجئيين والمقيمين العراقيين فى دول العالم، وخطة فرض القانون، ودعم مشروع المصالحة الوطنية، وقد تزامن عقد هذا المؤتمر مع إستعداد مجلس الأمن الدولى لإصدار قرار بفرض عقوبات جديدة على إيران بسبب برنامجها النووى.

وقد سبق هذا المؤتمر إجتماع تشاورى لوزراء الخارجية العرب أعضاء اللجنة الخاصة بالعراق عقد بمقر وزارة الخارجية المصرية حيث تم الإتفاق على أهمية مؤتمر بغداد بإعتباره يوجه رسالة تضامن إلى الشعب العراقى، ودعمه له فى بناء مؤسساته الوطنية على أسس غير طائفية والنهوض بأعباء التنمية والإعمار، وقد أشار أحمد أبو الغيط وزير الخارجية المصرى إلى أنه نتيجة لأعمال العنف والإستقطاب الطائفى يظل الوضع الحالى فى العراق بعيداً عن تطلعات العراقيين وأمالهم، وشدد على ضرورة إتخاذ خطوات علمية ملموسة لتحقيق الوفاق الوطنى لأنه لا سبيل للخروج من الأزمة الراهنة فى العراق، ولن تنجح أية خطة أمنية أو عسكرية مالم يصاحب ذلك جهد جاد وخلاق لإنجاز مصالحة وطنية حقيقية بين القوى السياسية العراقية وتقديم تنازلات متبادلة بين الأطراف المعنية لإعلاء المشروع الوطنى العراقى، ولابد من مراجعة الدستور وإعادة النظر فى بعض بنوده لتوسيع المشاركة السياسية لجميع الشعب العراقى، ومراجعة وتعديل موضوع هيئة إجتثاث البعث.

مؤتمر بغداد الدولى

إفتتح مؤتمر بغداد الدولى بكلمة هو شيار زيباوى وزير الخارجية العراقية الذى رحب فيها بالحاضرين وأنه يتطلع لأن يكون المؤتمر خطوة لإجراء محادثات على مستوى رفيع، ويتوقع مساعدة جيران العراق فى حفظ الأمن، والمساعدة فى تحقيق الإستقرار به وتخفيف حدة التوترات الإقليمية القائمة فى الشئون الداخلية لبلاده موضحاً أن العراق لن يقبل أن تتحول أراضيه إلى ساحة لتصفية النزاعات الإقليمية والدولية أو لنفوذ أى دولة وطالب بمساعدة دولية لوقف دعم وتمويل الجماعات المتشددة فى العراق وأن بلده على إستعداد لتسوية الخلافات الدولية والإقليمية سلمياً، وحث المالكى القوى الإقليمية والدولية على متابعة الحوار لتسوية الخلافات حول العراق كما أنه حذر من أن تنافى العنف الطائفى فى العراق يمكن أن يتسع ليشمل دولاً أخرى فى منطقة الشرق الأوسط، ولابد من إتخاذ موقف صارم ضد الإرهاب فى العراق.

وفى نهاية المؤتمر إعتبرته الحكومة العراقية ناجحاً بعد إتفاق دول الجوار والقوى العالمية بما فى ذلك الولايات المتحدة وإيران وسوريا على وقف العنف الطائفى ومنعه من الإنتشار إلى دول المنطقة. كما وافق المشاركون على تشكيل مجموعات عمل حول مسائل الأمن واللاجئين، وصرح هوشيار زيباوى بأنه تم أيضاً الإتفاق على تشكيل ثلاث لجان فنية لبحث قضايا التعاون الأمنى واللاجئين العراقيين وإمدادات الطاقة.



هوشبار زيباوى على المنصة والمالكى يلقى كلمته وخلفهما أعلام الدول المشاركة

أقوال على هامش المؤتمر

لقد كانت هناك أراء وإقتراحات ووجهات نظر على هامش المؤتمر من أهمها:

* إعتراف الجنرال ديفيد بيتريوس قائد القوات الأمريكية فى العراق بأنه لا يوجد حل عسكرى للعنف فى العراق حيث أن القوات الأمريكية وقوات الأمن العراقية لا يمكنها حل مشكلة العنف بدون إجراء سياسى بين الزعماء العراقيين ومصالحة مع الجماعات المتضررة خاصة بعدما تزايدت عمليات المقاتلين خلال فترة تنفيذ الخطة الأمنية الجديدة التى تستمر حتى يونيو القادم موعد بلوغ هذه الخطة ذروة قوتها.

* دعوة زلماى خليل زاد السفير الأمريكى لدى بغداد جيران العراق لبذل المزيد من الجهود لوقف تدفق المقاتلين والأسلحة التى تؤدى إلى تفاقم العنف بالعراق، (وتعتبر هذه الدعوة إشارة واضحة لكل من إيران وسوريا)

* مطالبة مندوبو إيران فى المؤتمر واشنطن بالإفراج عن خمسة دبلوماسيين إيرانيين تم إعتقالهم فى العراق بعد غارة قامت بها القوات الأمريكية على مكتب تابع للحكومة الإيرانية فى مدينة أربيل.

* جاء على لسان ديفيد ساترفيلد منسق وزارة الخارجية الأمريكية إعتراف واشنطن بالدور الكبير للدول المجاورة للعراق فى حل القضية خاصة سوريا وإيران، وأشار ديفيد إلى أنه إذا طلب السوريون والإيرانيون مناقشة قضية العراق معهم فلن تدير أمريكا لهم ظهورها.

كلمة أخيرة

لقد إنتهى مؤتمر بغداد الدولى دون نتائج حاسمة لإنهاء العنف، والحد من كثافة الإقتتال الطائفى ويرجع ذلك إلى إخفاق الإدارة الأمريكية فى إدارة شئون العراق وفشل إدارة بوش مما أدى إلى زيادة كثافة الإقتتال الطائفى . هذا وقد ذكرت مصادر فى الكونجرس الأمريكى أن القادة الديموقراطيين فى مجل النواب يعدون مشروع قرار للمطالبة بسحب الوحدات القتالية بالجيش الأمريكى من العراق قبل نهاية عام 2008 إذا فشلت الحكومة العراقية فى الوفاء بالإلتزامات الأمنية المطلوب توفيرها، إلا أنه على الجانب الآخر فقد أكد البيت الأبيض أن الرئيس بوش سوف يستخدم حق الفيتو ضد هذا المشروع.

إن الطريق إلى حل تعقيدات الوضع فى العراق يتطلب التوصل إلى إحتواء الإقتتال الطائفى الداخلى وإتفاق السنة والشيعة لتحقيق المصالحة الوطنية التى تعتبر أساس الإستقرار السياسى فى البلاد، ولابد من تضافر الجهود الدولية والإقليمية لإحتواء المخاطر وإيقاف إمتدادها إلى منطقة الشرق الأوسط

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

(عن كتاب .THE WORLD WE LIVE IN)

قرأت لك

الدنيا التى نعيش فيها

منذ أن عاش الإنسان فى الدنيا، كان يهمهُ أن يعلم شيئاً عنها. وعندما كان يعيش فى كهف، فإن بقاءه إعتمد على هذه المعلومات، لأنه إذا إعتقد خطأً أن جميع الحيوانات من حوله غير مفترسة وأن كل الحيوانات أليفة، فقد يحتمل أولاً يعود سالماً إلى كهفه. وكانت حياته بسيطة تمتد لأميال قليلة فى أى إتجاه، ولكنه كان يظن أن حوله كائنات غريبة تدفع الرياح وتبعث الأصوات التى كان يسمعها وتحرك الأشجار عندما يحل الظلام.

واليوم لازالنا نهتم بدُنيانا ولكن لأسباب أُخرى مختلفة . فإهتمامنا بحماية أنفسنا من قوى الطبيعة لم تتوقف، ولكنها أصبحت أقل أهمية عن حبّنا للإستطلاع اللانهائى وروح الفضول لدينا. فسلامة الإنسان صارت هى السائدة على الأرض أولاً بسبب حرصها على المعرفة وقدرتها الغريبة على التعلم. وبعضنا يهتم أساساً بأعمال الإنسان من إبتكارات، وبعضنا يدرس الطبيعة بخيال للهروب من الأفكار التى يصعب إحتمالها عن ما قد يحدث من المخلوقات التى لا يمكنه السيطرة عليها.

ونحن الآن نجد راحة هادئة فى تأمل جمال الطبيعة من تحليق الطيور والفراشات، والتحركات الرشيقة للأسماك والغزلان وإرتعاش أوراق الشجر فوق سطح جداول المياه ومراقبة إنبعاث النور فى الشرق قبل شروق الشمس . وهذه الراحة الهادئة مطلوبة فى هذه الأيام العصيبة. ويجب علينا أن نوقف إهتمامنا الكبير بتوفير الطاقة والبحث عن مواردها فى دنيانا وأن نحاول زيادة معلوماتنا التى سنورّثها للأجيال المقبلة. فإن إهتمامنا بالدنيا ينبعُ أساساً من شغفنا للمعرفة والفهم اللازم لنا والذى ينمو بمرور الأيام.

والفهم بأمور الدنيا ليس شيئاً بسيطاً فى يومنا هذا. فقد إمتد العلم بمعلوماتنا عن الدنيا وأظهرها أنها معقّدة وبدون نهاية فعلماء الفلك بمناظيرهم العملاقة واللاسلكية الدقيقة قد وسّعت ومدّت نظرتنا للكون إلى ماوراء المجموعة الشمسية والمجرة المحلية إلى خارج الفضاء ولمسافات أكثر من مليار سنة ضوئية، مكتشفين حوادث ومواقف عجيبة وبعيدة سواء فى الوقت أو فى الفراغ، حتى أننا نتردد فى تصديقها أو إعتبارها حقائق . فمنذ عدة سنوات مضت ، رأينا من خلال المناظير اللاسلكية الإصطدام الهائل بين مجرتين كبيرتين والذى حدث منذ أكثر من 200 مليون سنة. وفى ظل هذه الأحداث ، فإننا نميل إلى تصديق مقولة أحد العلماء "أن الدنيا ماهى إلا جملة إعتراضية فى عالم أبدى لامحدود".

وبينما ينظر علماء الفضاء أبعد وأبعد فى الفضاء اللانهائى ، فإن علماء طبقات الأرض قد تعمقوا فى تاريخ الأرض ومخلوقاتها، وتابعوا التطورّ خلال مئات الملايين من السنين. وعلماء الكيمياء والطبيعة قد وصلوا من خلال إكتشافاتهم إلى ما بعد الذرّة، ليجدوا أن معلوتنا عن المادة تأتى من التفاعل بين أجزاء صغيرة جداً، حتى أن مليارات من هذه الأجزاء تكوّن أصغر جسم يمكننا أن نراه حتى بمساعدة الميكروسكوب الإلكترونى.

وعلماء الجغرافيا كذلك قدّموا لنا معلومات عن أماكن فى المناطق الجليدية حول قطبى الكرة الأرضية. كما أن علماء البحار قد إكتشفوا، عن طريق مجسّات السونار فى أعماق البحار، وجود سلاسل كبيرة من الجبال والوديان التى ترقد على بُعد أميال على قاع البحار والمحيطات.

إذن، فهناك مخزون ضخم من المعلومات تراكمت وتكدّست بواسطة العلماء والمتخصصين، ولكنها ظلت فى عقول وفى مكتبات هؤلاء العلماء. وللإستفادة من هذا الزخم من المعلومات، فإنه يلزمنا توحيدها وتفسيرها لتوجية وإرشاد جموع الناس من غير العلماء وكما يلزمنا تجميع المعلومات التى ظهرت فى العديد من ميادين البحوث. ونحن نحتاج أيضاً إلى جعل تعقيداتها واضحة ومفهومة وجعل فحواها مشروحة ومُفسّرة للناس العاديين.

ثم إن الحدود التقليدية بين العلوم المختلفة ليست ثابتة ولا جامدة. فقد كان هناك ميل متزايد فى كل علم من العلوم للإرتياد المساحات القريبة الحدود بين العلوم الأخرى، وهذا أدى فى النهاية إلى إجتياز هذه الحدود فصار لدينا كيمائيين طبيعين وطبيعيين كيميائيين وعلماء كيمياء حيوية وغيرهم.

وجميعهم يختصون بأمور تشمل علمين أو أكثر لكن علماء الأبحاث الذين يعملون فى حدود علمهم فقط ويتخصصون فى مادة علمهم فقط، فإنهم يركزّون أبحاثهم على مشاكل معيّنة فى حدود تخصصّهم فى علمهم. والقليل منهم لديهم القدرة والميل إلى كِتابة تفسير مادة واحدة أو مادتين، وبعضهم يكتب كتباً محبوبة للجماهير تشمل عدة مواد علمية مما يلاقى الرغبة لدى الناس لمعرفة المعلومات العلمية بيُسر وشوق لمعرفة الدنيا دون أن يشغلوا أنفسهم بالتعمّق فى دراسة العلوم بذاتها.

لهذا ، فإن هؤلاء الذين يوجزون ويفسّرون المواضيع المهمة يقدمّون خدمة كبيرة للناس جميعاً. وهناك الكثير من العلماء يحسنون الكتابة ويساهمون فى تقدّمنا بتركيزهم على المواضيع الهامة، كما أن هناك بعض الصحفيين الذين لديهم القدرة ليكتبوا فى المجالات العلمية إرضاءً لعامة الناس. وهؤلاء الصحفيين يستطيعون فهم المعلومات العلمية التى يستقونها من العلماء ويقومون أيضاً بالتعبير عن هذه المعلومات بأسلوب مبسّط وبالصور لمساعدة عامة الناس من غير العلماء على فهم هذه المعلومات. وهؤلاء الصحفيين عليهم تقليل الفجوة بين القائمين بالأبحاث الذين يتعمقون فى العلوم وبين باقى القرّاء من عامة الناس من غير العلماء، الذين يهمهّم فقط معرفة معنى هذه المعلومات. فهناك كتب علمية تهتم بالدقة العلمية التى أحياناً تُخفى المباهج الحقيقية للعالم وللدنيا.

ويُعتبر هذا الكتاب من إخراج الصحفيين ولكنه مختلف عن الصحافة، والمحرّرون فى هذا الكتاب نجحوا فى إظهار ما هو مهم فى الأحداث، فلا هو مُتعمّق فى العلوم ولكنه مجموعة شواهد وموضح بالصور الكثيرة، فهو واضح ومُشوّق ويحوى تفاصيل حقيقية عن الدنيا التى نعيش فيها.

والنتيجة، تاريخ طبيعى فى ثوب جديد. والكتاب يتضمن نواحى فى علم الفلك وعلم طبقات الأرض وعلم الأحياء وعلم حقبة الحياة القديمة والجغرافيا وعلوم البحار وعلم الظواهر الجوية، أى أنه يشمل جميع العلوم التى لها صلة بعالمنا وحياتنا.

والكتاب يشرح بالصور النظرية الشائعة المقبولة عن كيفية وجود ونشأة الكرة الأرضية، وهى وليدة الشمس، منذ ما بين 3 إلى 5 مليار سنة مضت، كما يتابع التغيّرات العضوية التى حدثت فى تكوين وبناء الكرة الأرضية من تصلّب قشرتها وغمرها بالماء الذى نتج عن برودة البخار الذى إنبعث من داخل الكرة الأرضية وهى تبرد وتتقلص، والإرتفاعات التى أنتجت الجبال وقيعان المحيطات، والفترات الجليدية المتعاقبة، وتأثيرات التسوية البطيئة لسطح الأرض بالتآكل فى القشرة الأرضية بالماء والجليد والرياح. كما تظهر الظروف النادرة التى تجعل تطور الحياة على كوكب الأرض ممكنة من طبيعة الأرض ووفرة المياه والهواء الجوى المحيط بها. فالكرة الأرضية وحدها فى المجموعة الشمسية وفى المجرة كلها تنفرد بالمحيطات التى بدأت فيها الحياة والهواء الجوى الكثيف الذى يحمى الكائنات الحية من الحرارة الزائدة التى تسود باقى الكون.

ويصف الكتاب قيعان المحيطان والتى تم وضع خريطة لها مؤخراً بالتفصيل. كما يصف التيارات المائية فى المحيطات والمد والجزر والتقلبات على سطح مياه المحيطات. كذلك يبيّن الكتاب مظلّة الهواء وتقلباتها المستمرة ودورة التبخّر والترسيب والتى تُبقى القارات مبللة بالماء ومُنتجة للزراعات.

ويفسّر الكتاب تاريخ الحياة خلال العقود الجيولوجية، ويشرح ببساطة ووضوح المبادئ الأساسية للجينات التى أدتّ إلى ظهور جميع الأحياء. فيروى الكتاب عن الحقبة القديمة منذ 1.5 مليار سنة، وكيف بدأت الحياة بمخلوقات بحرية ذات أجسام رخوة، ثم منذ 200 مليون سنة حين إنتشرت الزواحف وتطورت حتى ظهرت الديناصورات والسحالف، ثم منذ 75 مليون سنة حين إنتشرت فى الأرض الحيوانات الثديّة.

ويصوّر الكتاب الضواحى والأماكن المختلفة التى وفّرتها الطبيعة والتكيف العجيب لمختلف أنواع الحياة فى كل مكان. وفى بعض هذه الضواحى الجذّابة يشرح الكتاب صوراً للأحوال الغريبة للحياة فيها، والتى هى خارج معلوماتنا وخيالنا. وهناك صور ملوّنة وأوصاف للمناطق الصحراوية برمالها القاحلة والأراضى الصلبة الجافة والتى كانت تسكنها مخلوقات صغيرة جداً وكثيرة، وكانت تغطيها نباتات تُروى بمياه الأمطار ولا يوجد مثلها فى أى أماكن حولها. وعلى العكس من ذلك، كانت هناك الغابات الإستوائية حيث النمو الكثيف والأشجار العالية، كما كانت هناك مناطق بعيدة فيها جليد وأنواع غريبة من الحياة والصخور المرجانية الكثيفة. وباختصار، فإن الكتاب يعتبر مساهمة عظيمة لابد أنها تسرّ وتعلم الكثير من الناس.

رغم أن هذا الكتاب صدر سنة 1955، فإن المعلومات التى يحويها تعتبر مفيدة للعديد من الناس، وأن ما إستجد من اكتشافات ومعلومات ربما لا تنقص أو تتعارض مع ما جاء فى هذا الكتاب ولا تُغنى عن معرفة محتوياته.

ملحوظة :

The World We Live in
Time Incorponrted New York, 1955.



ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادى؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف . الخبير المالى والإقتصادى



إن كلمتى التكامل الإقتصادى تعنى العملية الإجتماعية والإقتصادية التى بموجبها تزال جميع الحواجز بين الوحدات المختلفة والتى تؤدى إلى تحقيق تكافؤ الفرص أمام جميع عناصر الإنتاج ليس على المستوى الوطنى فقط بل والإقليمى أيضا. وفى تعريف أكثر تحديدا لكلمتى التكامل الإقتصادى أنه من الممكن تحقيق التكامل الإقتصادى الإقليمى بسهولة أكثر فى ظل التكامل الدولى . ومن ثم فإنه يكون قد إستبعد من تعريف التكامل الإقتصادى التكامل الإجتماعى والذى يشمل المساواة فى مكافأة عناصر الإنتاج . فالتكامل الإقتصادى على هذا النحو يعنى أنه يشمل كافة الإجراءات الكفيلة بإزالة أسباب التميز بين الوحدات أو المنشآت الإقتصادية. ويعرف علماء أخرون التكامل الإقتصادى بأنه عبارة عن إيجاد أحسن السبل للعلاقات الإقتصادية الدولية والعمل على إزالة كافة المعوقات أمام هذا التعاون . ويرى البعض الآخر من علماء علم الإقتصاد أن الإندماج الإقتصادى من المنظور الإقليمى يحمل العديد من المعانى ولكنه يأخذ صورة من صور التعاون الإقتصادى الدولى ويدخل ضمنه منطقة التجارة الحرة والإتحاد الجمركى والسوق المشتركة والإتحاد الإقتصادى ويرى هذا الفريق أن الإندماج الإقتصادى ليس هدفا فى حد ذاته إنما هو وسيلة لتحقيق الأهداف الإقتصادية التى تسعى إليها الدول المشاركة فى هذه المنظمات.

ويمكن تلخيص كل هذا فى أن التكامل الإقتصادى عبارة عن جميع الإجراءات التى تتفق عليها دولتان أو أكثر لإزالة القيود على حركة التجارة الدولية وعناصر الإنتاج فيما بينها وللتنسيق بين مختلف سياساتها الإقتصادية بغرض تحقيق معدل نمو مرتفع.

تدرج التكامل الإقتصادى

إن التكامل الإقتصادى لكى يصبح نافذاً بين دولتين أو أكثر يمر بعدة مراحل حيث يبدأ بالتفضيل الجزئى ثم منطقة التجارة الحرة فالإتحاد الجمركى فالسوق المشتركة . ويعتمد هذا الدرج لمراحل التكامل الإقتصادى على الإجراءات والسياسات الإقتصادية المتبعة بين دول التكامل وذلك حسب نظرية "النيو كلاسيك" التى ترى أن إندماج الأسواق لابد أن يتم على عدة مراحل هى :-

أولا : إتفاقية التجارة التفضيلية

وهذه تعنى بمجموع الإجراءات التى تتخذها دول معينة لتخفيف القيود التى تعرقل تبادل المنتجات فيما بينها كأن تتفق مثلاً دول منطقة معينة على إلغاء نظام الحصص التى تخضع به المبادلات التجارية فيما بينها مع بقاء الرسوم أو أن تتفق دول معينة على أن تعطى بعضها البعض إمتيازات جمركية متبادلة أو بمعنى أخر أن تكون هناك تفضيلات جمركية بين دول منطقة معينة وتنصب هذه التفضيلات أساساً على تخفيض الرسوم الجمركية أو إلغائها ويعد هذا الشكل أبسط درجات التكامل الإقتصادى والأمثلة على ذلك النظام التفضيلى بين دول الكومنولث البريطانى الذى أنشئ عام 1936 بين بريطانيا ودول مستعمراتها السابقة.

ثانيا : منطقة التجارة الحرة

وتمثل منطقة التجارة الحرة شكلاً أخر من أشكال الإندماج الإقتصادى وهو عبارة عن إتفاق بين دولتين أو أكثر يتم بموجبه تحرير التجارة الخارجية وإلغاء الرسوم الجمركية المفروضة على كل دولة مع الإحتفاظ بحريتها فى فرض القيود أو الرسوم الجمركية فى علاقاتها التجارية مع بقية دول العالم غير الأعضاء فى إتفاقية منظمة التجارة الحرة أو بمعنى آخر أن منطقة التجارة الحرة تهدف إلى إزالة القيود على التجارة بين الدول الأعضاء

وتعتبر منطقة التجارة الحرة أساساً لإقامة تجمع إقتصادى يساهم فى دعم القدرة التنافسية للدول الأعضاء فى مواجهة التكتلات الإقتصادية الأخرى . وتهدف إتفاقية التجارة الحرة إلى دفع عجلة التنمية وذلك من خلال السماح بحرية إنتقال السلع والخدمات داخل المنطقة بلا قيود مما يؤدى إلى الإستغلال الأمثل للموارد لإقتصادية فى هذه الدول . كما تساهم منطقة التجارة الحرة فى دعم الإستثمار الوطنى وخلق فرص عمل داخل المنطقة . وعادة ما يتم تحديد فترة زمنية يتم من خلالها إزالة العقبات الجمركية وغير الجمركية وتتراوح هذه الفترة ما بين 10 سنوات إلى 15 سنة.

ثالثا : الإتحاد الجمركى

والإتحاد الجمركى يعتبر مرحلة أعلى من مرحلة المنطقة الحرة . فهو إتفاق بين دولتين أو أكثر حول إلغاء الرسوم الجمركية على السلع والخدمات بين الدول الأعضاء . وهذا يعنى أيضاً أن الدول الأعضاء تقوم بإزالة كافة القيود الجمركية على المبادلات التجارية فيما بينها وتطبق التعريفة الجمركية الموحدة والمشتركة على السلع التى ترد إلى دول الإتحاد من الدول غير الأعضاء.

ويساعد الإتحاد الجمركى على توسيع حجم السوق بالنسبة لبضائع الدول الداخلة فى الإتحاد الجمركى . كما يساعد على تقسيم العمل بين الدول الأعضاء بحيث تستفيد كل دولة من المميزات التفضيلية التى تتمتع بها فى إنتاج السلع والخدمات.

ومن الأهمية بمكان أن نذكر هنا أن منطقة التجارة الحرة تختلف عن الإتحاد الجمركى حيث أن الإتحاد الجمركى تتواجد فيه المعاملة الجمركية للدول الأعضاء لدى تعاملها مع الدول غير الأعضاء وهى أن يصبح لها حائطاً جمركياً لها فى تعاملاتها مع الغير فى حين أن منطقة التجارة الحرة تمنح الدول الأعضاء فيها بعضها البعض تخفيضات جمركية أو إعفاءات من كافة الرسوم والضرائب الجمركية وإزالة التعريفة وغير التعريفة.

رابعا : السوق المشتركة

حيث تعتبر السوق المشتركة مرحلة أكثر تقدماً من المراحل السابقة فى التكامل أو التكتلات الإقتصادية . وهى عبارة عن إتفاق بين مجموعة من الدول الذى يتم على أساسه إلغاء القيود على نقل عناصر الإنتاج ورأس المال والعمل . علاوة على حرية إنتقال السلع فيما بين دول السوق وبذلك تكون الدول الأعضاء فى إتفاقية السوق المشتركة هى سوق موحدة ومن الأمثلة على ذلك السوق الأوروبية المشتركة.

خامسا : الإتحاد الإقتصادى

يعتبر الإتحاد فى حد ذاته غاية . إذ يهدف إلى توحيد الإجراءات المتعلقة بالتنسيق التام للسياسات الإقتصادية والمالية والنقدية والإجتماعية . ومواجهة التقلبات التى تتعرض لها الدول الأعضاء . ولقد أخذت دول السوق الأوروبية مرحلة تسير خلالها فى هذا الإتجاه منذ أواخر الستينات وذلك من خلال تنسيق السياسات الزراعية والنقدية.

ويعتبر الإتحاد الإقتصادى أعلى مرحلة من مراحل التكامل الإقتصادى فهو يتضمن إضافة ما نصت عليه إتفاقية الإتحاد الإقتصادى والسوق المشتركة تعاوناً إقليمياً يتصل بتفاعلات تحدث بين عدة دول تنتمى إلى حيز جغرافى محدد ويطلق عليها التفاعلات الإقليمية والتى تسعى لتحقيق التعاون الإقتصادى والأمنى بين ثلاث دول أو أكثر فى منطقة جغرافية معينة ويمكن القول هنا أن الإقليمية يمكن تنقسم إلى قسمين هما : الإقليمية المفتوحة والإقليمية الرخوة.

فالإقليمية المفتوحة ويقصد بها تلك الجهود التى تهدف إلى تشجيع التعاون فى مجالات التجارة والإستثمار.

أما الإقليمية الرخوة فهى تسعى إلى تحقيق الإتفاقيات المشتركة فى إطار التعاون الأمنى.

كما إنه هناك فرق بين التعاون الإقتصادى والتكامل الإقتصادى فالتعاون الإقتصادى يعنى إزالة بعض العقبات فى العلاقات الإقتصادية الدولية والإتفاقيات التجارية وإجراءات التنسيق بين الدول من قبيل التعاون الإقتصادى.

أما **التكامل الإقتصادى** فهو الذى يعنى بإزالة العقبات أمام الوحدة الإقتصادية بإتباع مراحل محددة تنتهى بإنشاء سلطة فوق قومية

ومراحل التكامل الإقتصادى ثلاث هى :

المرحلة الأولى : منطقة التجارة الحرة وهى التى تلغى فيها الضرائب بين الدول الأعضاء

تابع ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادى؟

والمرحلة الثانية وهى الإتحاد الجمركي حيث تزال العوائق أمام إنتقال السلع .
والمرحلة الثالثة وهى السوق المشتركة وفيها تلغى التعريفة الجمركية بالإضافة إلى إلغاء كافة العوائق أمام حركة السلع والأشخاص ورءوس الأموال.

وفى هذا المجال فلابد أن نوضح فيما يلى المزايا المتوقعة من التكامل الإقتصادى وهى :

أولاً : تمكن التكتلات الإقليمية الدول النامية من تحقيق الإنتاج ذى الوفورات الإقتصادية وذلك لأن التنوع فى إقتصاديات الدول النامية لا يتأتى إلا من خلال الصناعة حيث أن الصناعة سوف تؤدى إلى زيادة الصادرات من السلع تامة الصنع وتقليل الإعتماد على المواد الخام وإن تحقيق الوفورات الإقتصادية يتوقف بدوره على طبيعة الإنتاج . فعلى سبيل المثال فإن السلع غير المعمرة والإستهلاكية تتطلب تكنولوجيا ورأس مال أقل من السلع الرأسمالية.

ثانياً : يعتبر التكامل الإقتصادى وسيلة للإستفادة من المواقع والتخصص ومن ثم فانه من الأفضل أن تتخصص كل دولة من الدول النامية فى إنتاج سلعة معينة تتميز فيها بالميزات النسبية مما يؤدى إلى الإستفادة المثلى من المواد الخام والطاقة ويؤدى هذا بدوره إلى تقليل تكلفة الإنتاج فى الصناعة.

ثالثاً : يعتبر التكامل الإقتصادى وسيلة لزيادة كفاءة القطاع الصناعى.
ولما كانت معظم أسواق الدول النامية أسواق صغيرة بالإضافة إلى أن الحماية التى تتميز بها هذه الصناعات من الأمور التى تؤدى إلى ضعف مستوى المنتج ويتطلب لرفع كفاءة هذا القطاع التنسيق بين السياسات الإقتصادية والخاصة بالتعريفات الجمركية وسياسة التجارة الخارجية تجاه العالم الآخر والتنسيق أيضاً فى السياسات المالية والنقدية وسياسات تشجيع الإستثمار

رابعاً : تؤدى التكتلات الإقليمية إلى تحقيق الوفورات الإقتصادية والتى تستلزم توافر البنية الأساسية الجيدة مثل توافر شبكة المواصلات والإتصالات والتى من شأنها المساعدة على إنتقال السلع من سوق إلى آخر داخل الدولة المشتركة فى دول التكامل الإقتصادى

خامساً : ضرورة تنمية وتطوير القطاع الزراعى وذلك من أجل الإسراع لتحقيق مستوى عال فى القطاع الصناعى حيث أن معظم السكان فى الدول النامية يعملون فى الزراعة والصناعة . كما أن التقدم الصناعى يؤدى إلى زيادة التكامل بين قطاع الزراعة وقطاع الصناعة كما أن التقدم الصناعى يؤدى إلى زيادة التكامل بين قطاعى الزراعة والصناعة . كما أن التقدم الصناعى يؤدى إلى زيادة الطلب على الطعام ومن ثم فإن لم يتوافر الطلب داخلياً فسوف يؤدى إلى زيادة الإستيراد من الخارج.

سادساً : خلق ما يسمى بالسوق المشتركة حيث أن المفاوضات بين الدول تؤدى إلى خلق ما يسمى بالسوق المشتركة ومن ثم فإن هذا سيؤدى إلى التضحية ببعض المصالح الوطنية من أجل تحقيق مصالح أفضل على المستوى الإقليمى . ويتطلب تحقيق التكامل الإقتصادى وجود حد أدنى للثقة المتبادلة بين الحكومات المنظمة للإتحاد وهذا لا يأتى إلا بإتفاقات القطاعات المختلفة لدولة ما والرأى العام على ضرورة وأهمية الإنضمام لهذا الإتحاد الإقليمى إذ أن التوافق السياسى يتطلب أيضاً توافر بعض المقومات الأساسية مثل الموقع الجغرافى ومدى تشابه الثقافة بين شعوب الدول ومدى الحاجة إلى تكوين هذا الإتحاد . ومما لا شك فيه أن تحقيق التكامل الإقتصادى بمعناه الصحيح يتم تدريجيا حيث أنه يصادفه العديد من العقبات والتحديات . كما أن هذه التحديات والعقبات تكون بصورة أكبر فى الدول النامية مقارنة بالدول المتقدمة حيث تتسم إقتصاديات الدول النامية بأنها غير متجانسة . كما أن معدلات المبادلة التجارية ليست موجهة تجاه دول المنطقة وإنما موجهة تجاه الدول المتقدمة.

أساليب التكامل الإقتصادى

إن أهم ملامح نجاح التكتلات الإقتصادية فى صورها المختلفة تتوقف على التنسيق الجماعى لدول أى مجموعة لتحقيق الأهداف المنشودة من مثل هذه التكتلات ومما يثار فى هذا الصدد هو كيفية تنفيذ هذه الإتفاقيات . وكيفية إدارة السياسات المشتركة كأحد ملامح السوق المشتركة . ونظراً لزيادة إتجاه العديد من دول العالم النامية والمتقدمة إلى فكرة تكوين تكتلات إقليمية – فلابد من تواجد أسلوب معين تستطيع الدول من خلاله تنفيذ التكامل فيما بينها على أن يأخذ هذا الأسلوب فى الإعتبار الصبغة الإقتصادية والإجتماعية والسياسية التى تريد تكوين الإندماج الإقتصادى

وفى هذا السياق فإنه يوجد أسلوبان رئيسيان للتكامل بالرغم من أن هذين الأسلوبين يتفقان فى المضمون بينما يختلفان فى الأسلوب

فالأسلوب الأول : وهو الأسلوب المنهجى

والأسلوب الثانى : وهو تحقيق التكامل الإقتصادى ويعتمد على تنسيق وتخطيط قطاعات ومشروعات محددة

ولتوضيح ذلك نقول : أن *الأسلوب الأول* يعتمد على إزالة العقبات أمام حركة السلع والخدمات وعناصر الإنتاج ويتم ذلك إما من خلال إطلاق قوى السوق بين أرجاء الدول لتستطيع ترتيب هياكلها الإقتصادية بعد إزالة العقبات أو من خلال إطار مخطط ينسق السياسات الإقتصادية والإجتماعية بالإضافة إلى التنسيق فى إزالة هذه العقبات.

أما *الأسلوب الثانى* : وهو تحقيق التكامل الإقتصادى حيث يقوم على أساس التنسيق بين قطاعات محددة أو مشروعات إقتصادية بعينها ويهدف هذا الأسلوب إلى محاولة التنسيق بين المشروعات المتشابهة بهدف إدخالها كمشروعات مشتركة

معوقات التكامل الإقتصادى

أن ضعف التكامل الإقتصادى بين الدول يرجع إلى أسباب ثلاثة هى :

1 . أسباب سياسية
2 . أسباب تاريخية
3 – أسباب إقتصادية

1 . **فالأسباب السياسية :** فهى فى إستقرار أسواق الدول الأوروبية وكذلك لوجود شبكة مواصلات جيدة بين الدول الأوروبية . أما فى الدول الأفريقية فهى دول غير مستقرة سياسياً

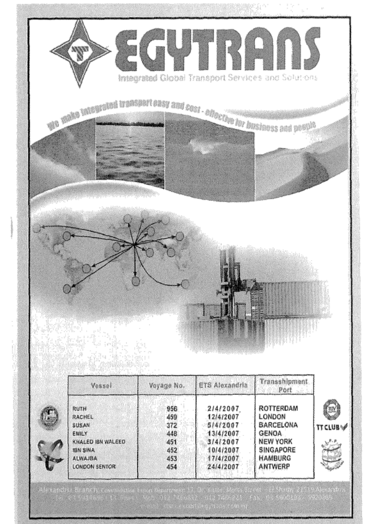
2 . **أسباب تاريخية :** وذلك يرجع إلى إرتباط أسواق الدول الأوروبية المستقرة سياسياً . أما فى الدول الأفريقية فإن بعض هذه الدول حدودها السياسية غير مستقرة وبالتالى فمن الصعوبة بمكان تحقيق تكامل إقتصادى فيما بينها.

3 . **أسباب إقتصادية :** وذلك لأن الدول الأوروبية معدلات نموها مستقرة أما الأفريقية فمعدلات نموها تقترب من الصفر للإرتفاع الخطير فى مديونياتها وضعف شبكات بنيتها الأساسية . لذلك فإن كل هذه العوائق تؤدى إلى صعوبة تحقيق تكامل إقتصادى بين هذه الدول.

وبعد فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع التكامل الإقتصادى ومعوقاته بطريقة سهلة ومبسطة تجعل القارئ غير المتخصص فى الإقتصاد الإلمام به والتعرف على خلفياته وإنى أعد إنشاء الله إذا كان فى العمر بقية أن ألقى الضوء على الآثار المترتبة على التكامل الإقتصادى....

والله ولى التوفيق

❖❖❖



Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
RUTH	956	2/4/2007	ROTTERDAM
RACHEL	459	12/4/2007	LONDON
SUSAN	372	5/4/2007	BARCELONA
EMILY	448	13/4/2007	GENOA
KHALED IBN WALEED	451	3/4/2007	NEW YORK
IBN SINA	452	10/4/2007	SINGAPORE
ALWAJBA	453	17/4/2007	HAMBURG
LONDON SENTOR	454	24/4/2007	ANTWERP

الجزء الأول

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

دراسة مقارنة

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



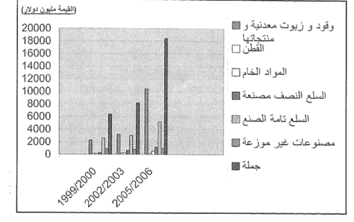
حقق الميزان التجاري عام 2000/99 عجزًا قدره 11472.3 مليون دولار حيث بلغت الصادرات 6387.7 مليون دولار، والواردات 17860 مليون دولار، وبدأ العجز في الانخفاض إلى أن بلغ 6614.9 مليون دولار في عام 2003/2002، حيث ارتفعت الصادرات إلى 8205.4، والواردات 14820.3 مليون دولار، ثم بدأ العجز فى الارتفاع حيث بلغ 10359.4 مليون دولار في عام 2005/2004، حيث ارتفعت الصادرات إلى 13833.4، والواردات إلى 24192.8 مليون دولار، واستمر العجز في الارتفاع إلى أن بلغ 11985.9 مليون دولار في عام 2006/2005، حيث ارتفعت الصادرات إلى 18455.1، والواردات 30441 مليون دولار (مرفق 1).

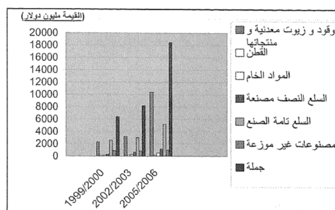
وفيما يلي مناقشة لأهم ما ورد طبقًا لبيانات البنك المركزي:

المتحصلات عن الصادرات عن عام 2000/1999 حتى 2005/ 2006

(القيمة مليون دولار)

مسلسل	مجموعات السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006
1	وقود و زيوت معدنية و منتجاتها	2,283.60	3,195.20	10,429.50
2	القطن	166.70	199.20	146.30
3	المواد الخام	153.70	287.30	522.20
4	السلع النصف مصنعة	282.80	657.60	1,188.40
5	السلع تامة الصنع	2,603.70	3,017.30	5,171.80
6	مصنوعات غير موزعة	897.20	848.80	996.90
	جملة	6,387.70	8,205.40	18,455.10





أولاً: الصادرات:

بلغت حصيلة الصادرات في عام 2000/99 6387.7 مليون دولار ، ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 8205.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 28.4% وبمعدل نمو سنوي قدره 8.7% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 18455.1 مليون دولار وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2003/2002 149.1% وبذلك فإن معدل النمو السنوي للصادرات منذ عام 2000/99 حتى 2006/2005 بلغ 19.3 % سنويًا.

وفيما يلي تحليلاً للصادرات مرفق (2).

1 ـ البترول ومنتجاته:

لقد بلغت حصيلة صادرات البترول ومنتجاته في عام 2000/99 2272.9 مليون دولار بنسبة 35.6% من إجمالي الصادرات، ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 3160.8 مليون دولار بنسبة 38.5% من إجمالي الصادرات وبمعدل نمو سنوي قدره 11.9%، وارتفعت في عام 2006/2005 إلى 10222.4 مليون دولار بنسبة 55.4% من إجمالي الصادرات وبمعدل نمو سنوي فيما بين عام 2000/99 و 2006/2005 بلغ 28.5%.

٢ ـ الصادرات السلعية باستبعاد البترول.

وبذلك فإن إجمالي الصادرات السلعية باستبعاد البترول ومنتجاته قد بلغت 4114.8 في عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالي الصادرات وفي عام 2003/2002 بلغت 5044.6 مليون دولار بنسبة 61.5% من إجمالي الصادرات وبمعدل نمو سنوي قدره 8% ، وفي عام 2006/2005 ارتفعت الصادرات السلعية إلى 8232.7 مليون دولار بنسبة 44.6% من إجمالي الصادرات وبمعدل نمو سنوي فيما بين 2000/99 و2005/2006 بلغ 12.25 % وهو أقل من معدل نمو صادرات البترول ومنتجاته الذي بلغ 28.5%. وفيما يلي مناقشة أهم بنود الصادرات السلعية الأخرى بخلاف البترول:-

2-1 القطن:

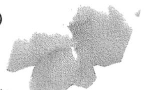
بلغت صادرات القطن في عام 2000/99 166.7 مليون دولار بنسبة 2.6% من إجمالي الصادرات، وبنسبة 4.1% من الصادرات السلعية بخلاف البترول، ارتفعت في عام 2002/ 2003 إلى 199.2 مليون دولار بنسبة 2.4% من إجمالي الصادرات وبنسبة 3.9% من الصادرات السلعية بخلاف البترول وبنسبة زيادة قدرها 19.5% عن عام 200/99 وفي عام 2006/2005 انخفضت صادرات القطن إلى 146.3 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 12.2% عن عام 200/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 0.8% وإلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 1.8%.

2-2 المواد الخام:

بلغت صادرات المواد الخام 153.7 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 2.4% من إجمالي الصادرات وبنسبة 3.7% من الصادرات السلعية بخلاف البترول ارتفعت إلى 287.3 مليون دولار في عام 2002/ 2003 بنسبة زيادة قدرها 86.9% وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 3.7% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 5.7% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 522.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 239.8% عن عام 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 2.8% وإلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 6.3% وبلغ معدل النمو السنوي لها 22.6%.

ومما يجدر ذكره هنا إننا نلاحظ ما يلي:

السلع المذكورة في بيانات البنك المركزي بلغت قيمتها 38.9 مليون دولار بنسبة 25% من هذه المجموعة في عام 2000/99 وباقي السلع التي لم تذكر بلغ مجموعها 114.8 مليون دولار وفي عام 2003/2002 بلغ مجموع السلع المذكورة 39.4 مليون دولار بنسبة 13.7% من سلع المجموعة وباقي السلع التي لم تذكر بلغ مجموعها 247.9 مليون دولار وفي عام 2006/2005 بلغ مجموع السلع المذكورة 48.9 مليون دولار بنسبة 9.4% من سلع المجموعة وتلك التي لم تذكر بلغ مجموعها 473.3 مليون دولار بنسبة 90.6% وبذلك فإن السلع التي لم تذكر ارتفعت صادراتها من 114.8 مليون دولار إلى 473.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 312.3% فلماذا لم تذكر تلك السلع التي ارتفعت صادراتها بتلك النسبة



التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

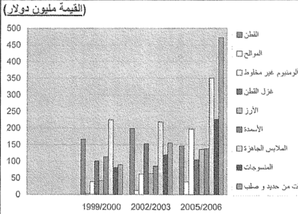
دراسة مقارنة

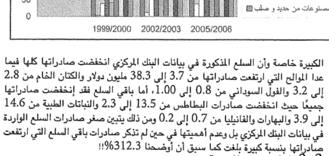
المتحصلات عن الصادرات لأهم السلع عن عام 1999/2000 حتى 2005/ 2006

(القيمة مليون دولار)

مسلسل	السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006
1	القطن	166.70	199.20	146.30
2	الموالح	3.70	12.30	38.30
3	ألومنيوم غير مخلوط	38.40	61.80	196.90
4	غزل القطن	101.00	153.10	104.70
5	الأرز	41.90	63.20	136.00
6	الأسمدة	113.70	86.00	138.50
7	الملابس الجاهزة	224.60	218.30	350.50
8	المنسوجات	80.90	120.10	226.30
9	مصنوعات من حديد و صلب	89.70	155.10	471.30

(القيمة مليون دولار)





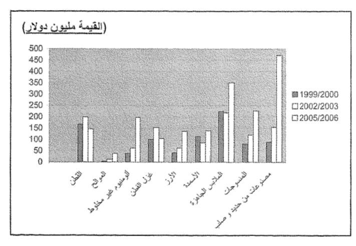
الكبيرة خاصة وأن السلع المذكورة في بيانات البنك المركزي انخفضت صادراتها كلها فيما عدا الموالح التي ارتفعت صادراتها من 3.7 إلى 38.3 مليون دولار والكتان الخام من 2.8 إلى 3.2 والفول السوداني من 0.8 إلى 1.00، أما باقي السلع فقد إنخفضت صادراتها جميعًا حيث انخفضت صادرات البطاطس من 13.5 إلى 2.3 والنباتات الطبية من 14.6 إلى 3.9 والبهارات والفانيليا من 0.7 إلى 0.2 ومن ذلك يتبين صغر صادرات السلع الواردة في بيانات البنك المركزي بل وعدم أهميتها في حين لم تذكر صادرات باقي السلع التي ارتفعت صادراتها بنسبة كبيرة بلغت كما سبق أن أوضحنا 312.3%!!

2-3 السلع نصف المصنعة:

بلغت الصادرات من السلع نصف المصنعة 282.8 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 4.4% من إجمالي الصادرات ارتفعت في عام 2003/2002 لتصل إلى 657.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 132.5% وارتفعت نسبتها إلى 8% من إجمالي الصادرات ونسبتها إلى إجمالي الصادرات السلعية بخلاف البترول 13% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 1188.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 320.2% عن عام 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 10.4% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 14.4% ، ومن الملاحظ أن بيانات عام 2000/99 و2001/2000 قد وردت أكثر تفصيلا أما باقي السنوات فلم يرد بها سوى أربعة سلع فقط فلم يرد ذكر العسل الأسود والمولاس والحديد الزهر ومنتجات نصف مصنعة جاهزة وحديد مدرفل وغيرها، وأن البيانات الواردة بلغ مجموعها في عام 2000/99 267.6 مليون دولار وتلك التي لم تذكر بلغ مجموعها 15.2 مليون دولار بنسبة 5.4% من إجماليها وفي عام 2002/ 2003 انخفضت بيانات السلع الواردة إلى 273.7 مليون دولار وتلك التي لم تذكر بلغ مجموعها 383.9 مليون دولار بنسبة 58.4% وفي عام 2006/2005 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 331.5 مليون دولار وتلك التي لم تذكر بلغ مجموعها 856.9 مليون دولار بنسبة 72.1% وبذلك فإن مجموع السلع التي لم تذكر ارتفعت من 15.2 مليون دولار بنسبة 5.4% في عام 2000/99 إلى 856.9 مليون دولار بنسبة 72.1% في عام 2006/2005 والسلع التي لم تذكر بها زيادة كبيرة فلماذا تم إغفالها في حين أن ما ورد نسبته ضعيفة بلغت 27.9% فقط وليس هناك أي سبب يدعو إلى حجب بيانات سلع يزداد تصديرها في حين نذكر الأخرى ذات النسبة الضعيفة!!

وبالنسبة للسلع التي ذكرت نجد أن الكربون انخفضت صادراته من 47.1 مليون دولار في عام 2003/2002 إلى 24.5 مليون دولار في عام 2006/2005 كما انخفضت صادرات الزيوت العطرية ومواد راتنجية من 11.7 إلى 5.4 مليون دولار وانخفضت صادرات

(القيمة مليون دولار)



غزل القطن أيضاً من 153.1 إلى 104.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 31.6% في حين ارتفعت صادرات الألومنيوم من 61،8 إلى 196.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 218.6% وهذا يعني أننا لم نحافظ على صادرات غزل القطن وهي من السلع الهامة التي من المفترض أننا نتميز في إنتاجها.

2-4 السلع تامة الصنع:

بلغت صادرات السلع تامة الصنع في عام 2000/99 2603.7 مليون دولار بنسبة 40.8 % من إجمالي الصادرات وبنسبة 63.3% من الصادرات السلعية بخلاف البترول ارتفعت في عم 2003/2002 إلى 3017.3 مليون دولار بنسبة 36.8% من إجمالي الصادرات وبنسبة 59.8% من الصادرات السلعية بخلاف البترول وبلغت نسبة زيادتها 15.9% عن عام 2000/99 وفي عام 2006/2005 واصلت ارتفاعها حيث بلغت 5171.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 98.6% عن عام 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 28% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 62.8% ويبلغ معدل نمو هذه المجموعة 12.1% في فترة الست سنوات.

وفيما يلي أهم السلع الواردة بتلك المجموعة:

- الأرز: بلغت صادراته في عام 2003/2002 63.2 مليون دولار ارتفعت في عام 2006/2005 إلى 136 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 115.2% وكانت صادرات الأرز قد بلغت 140.6 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بنسبة 3.3% بين العاملين.
- منتجات صيدلية : انخفضت صادراتها من 129.9 مليون دولار إلى 124.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 4.2% بين عامي 2003/2002 ، 2006/2005، وكانت قد بلغت 215.2 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بنسبة 42.1%.
- الأسمدة : ارتفعت صادراتها من 86 إلى 138.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 61% وكانت قد بلغت 149.6 مليون دولار في عام 2005/2004، أي أنها انخفضت بين عامي 2006/2005 ، 2005/2004، بنسبة 7.4%.
- مصنوعات من حديد وصلب: ارتفعت صادراتها من 155.1 إلى 471.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 203.9% وكانت قد ارتفعت في عام 2005/2004 إلى 622.8 مليون دولار أي أنها انخفضت بين عامي 2005/2004 و2006/2005 بنسبة 24.3%.
- سجاد وأغطية أرضيات : ارتفعت صادراتها من 62.5 إلى 107.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 72.3% وكانت قد ارتفعت إلى 110.8 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بنسبة 2.8% بين عام 2005/2004، 2006/2005.
- منسوجات قطنية : ارتفعت صادراتها من 120.1 إلى 226.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 88.4% وكانت قد ارتفعت إلى 305.8 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بين عامي 2005/2004 و2006/2005 بنسبة 14%.
- الملابس الجاهزة: ارتفعت صادراتها من 218.3 إلى 350.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 60.6% وكانت قد ارتفعت إلى 296.9 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها ارتفعت بين عامي 2005/2004 و 2006/2005 بنسبة 18.1% وهي السلعة الوحيدة في هذه المجموعة التي تزداد صادراتها عامًا بعد عام.

أما سلع باقي المجموعة الوارد ذكرها فقد ارتفعت معظمها عن عام 2003/2002 ولكنها جميعًا انخفضت صادراتها بين عامي 2005/2004 ، 2006/2005.

محطات الحاويات ودورها فى الترانزيت والأقطرمة

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

نقطة إيضاح أولية تقتضينى الأمانة العلمية أن أشير إليها فى مستهل هذه المقالة وهى أن هيئة موانئ بورسعيد صارت الآن أكثر من أى وقت مضى منطقة تلامس حميم زاخر بالتواصل المتشابك مع عصر الموانئ المحورية عولمية التخطيط والأداء . ومن هنا وفى إطار الحوار الدائم بين عقول باحثة عن المعرفة والتطور فيها وبينى عن ماهى الفوارق مابين الأقطرمة (المسافنة) والترانزيت (بضائع المرور) ولهم ولأمثالهم أهدى هذه المقالة.

بداءة ذى بدء دعونا نفكك المصطلح (Transshipment) إلى مكوناته الرئيسية. فالبادئة (Trans)إذا ما وضعت قبل كلمة مثل (Ship) فإنها تعنى (عبر) أو (بين) وعلى ذلك فإن مصطلح أقطرمة يعنى إعادة شحن البضائع أو السلع ما بين سفينة وأخرى أو بين قطار بضائع وقطار آخر أو طائرة وأخرى أو شاحنة وأخرى إلخ...

وقد يتبادر إلى الذهن تساؤل مؤداه لماذا إذن لا نقول (Transtrain) أو (Transplane) أو (Transtruck) والإجابة هي أنه مع صحة هذه الكلمات من الناحية اللغوية البحتة فإن المصطلح الذى ساد عمليا وتطبيقيا هو (Transshipment) وقد نشأت الحاجة إلى أنشطة الأقطرمة لعدة دواع وإعتبارات منها أن الناقل الأول (الرئيس) ليس له خطوط رحلات تمتد لأبعد من ميناء معين وأن بضائع الأقطرمة تمثل حمولة جزئية من جملة حمولة السفينة ولذا فإن شراء الخط الأول لخدمة النقل من ناقل ثان تعد أوفر له فى التكلفة . وأيضاً فإن الميناء المتخذ مركزاً لأنشطة الأقطرمة يقع فى بؤرة مركزية تتفرع منها شبكات نقل أخرى كثيرة تقصد إلى الموانئ المراد شحن بضائع الأقطرمة إليها.

وتظل صفة البضاعة المشحونة برسم الأقطرمة ملازمة لها حتى وإن أفرغت من السفينة إلى الأرصفة أو خزنت فى مخازن أو تركت فى الصنادل رثيما تأتى السفينة التى ستقلها إلى وجهتها النهائية. ويطبق نفس المبدأ على الحاويات التى تفرغ وتوضع فى ساحة الحاويات فى إنتظار إعادة شحنها إلى الميناء المحدد فى بوليصة شحنها. ولا يطلق على هذه الحاويات فى هذا الحال حاويات ترانزيت. وتقوم أنشطة الأقطرمة بدور بارز فى مجال الصادرات الخدمية بإعتبارها أنشطة موجهة للوجستيات المبادلات التجارية البحرية الدولية. فهى سيدة كل عمليات النقل البحرى. ودور الميناء أو محطة الحاويات هو دور وسيط. ودور الميناء أو محطة الحاويات أو الوكيل الملاحى يتعلق بالحيازة القانونية المؤقتة للبضائع فقط. بينما تنعقد الحيازة القانونية والمادية معاً للمستورد.

والأغلب الأعم من الموانئ المحورية الدولية التى تقوم بوظائف مراكز التوزيع السلعى أنها موانئ لتجارة بضائع المرور (ترانزيت). فهى ليست موانئ نهاية/ موانئ مقصودة (Destination Ports) وإنما هى موانئ وسيطة مزدوجة الوظيفة فهى قد تكون موانئ أقطرمة (Transshipment Ports) أو موانئ مرور (Transit Ports) أو كليهما كعاً. وفى الحال الأول تأتى البضائع إلى ميناء الأقطرمة مصحوبة بمستندات شحن وبوليصة الشحن من ضمنها محددة الوجهة أى الميناء النهائى المرسلة إليه البضائع. وفى الحال الثانية أى كون الميناء الوسيط ميناء مرور (ترانزيت) تأتى مشحونات البضائع ومرفق معها مستندات شحن بضائع مرور (Transit Shipping Documents) وأهمها بوليصة شحن مرورى (Transit Bill of Lading) وتبقى فى مخازن أو مستودعات الميناء لحين إيجاد مشتر لها سواء فى دولة الميناء أو أى دولة أخرى.

وتؤدى مناطق الإستثمار التجارية بإعتبارها مناطق إستثمار دولية (off - shore) أنشطة تتشابة مع مراكز التوزيع السلعى حيث تأتى إليها رسائل البضائع برسم التخزين المؤقت الموجهة لأنشطة الترانزيت برغم أن مستندات الشحن تشير إلى أنها مرسلة لهذه المناطق بإعتبارها حلقة فى سلسة الإمداد اللوچستى (Logistics Supply chain) وقد يعاد التصدير منها إما إلى مراكز ترانزيت أو مراكز أقطرمة أخرى.

قد تتبادر إلى الأذهان تساؤلات من قبيل هل يمكن أن تباع بضائع الأقطرمة فى الميناء الوسيط؟ .. وهل يمكن أن يطلب الشاحن إعادة شحنها إليه؟ .. أو إعادة شحنها إلى مشتر آخر فى ميناء آخر؟ .. الإجابة نعم وفق إشتراطات قانون التجارة البحرى الدولى.

ومن المفارقات التاريخية أن الأقطرمة لم تكن فى الماضى تقتصر على شحنات السلع والبضائع وإنما كانت تتسع لتشمل البشر أيضاً . فقد كان العبيد (الأرقاء) المشحونين على السفن من قارة أفريقيا إلى أمريكا الشمالية حتى العام 1776 ينقلون أولا إلى موانئ أقطرمة فى جزر الهند الغربية ثم ينقلون بعد ذلك إلى أمريكا فيما بات يعرف بالأقطرمة البشرية (Slaves Transshipment) وتم نقل ملايين منهم على هذا النحو.

ومن قبيل ذلك أيضاً أقطرمة الأنعام (المواشى) (Livestock Transshipment) ومشحونات أخرى كثيرة.

وقد عرفت مصر الأقطرمة المتعددة الوسائط (Multi - model Transshipment) فيما قبل حفر قناة السويس حيث كانت شحنات البضائع تصل إلى ميناء الأسكندرية ثم يعاد نقلها براً بقوافل الجمال إلى ميناء السويس والعكس بالعكس ثم يعاد شحنها إلى مقاصدها النهائية .. وفى كل العصور والتطورات تظل أنشطة الأقطرمة هى سيدة عمليات النقل البحرى والبرى والجوى . وينطبق منطق الأقطرمة على زيت البترول الخام الذى ينقل خلال خط سوميد من ميناء السويس إلى موقع شحنه على البحر المتوسط.

الأقطرمة فى الأصل مصطلح تركى .. فما هى الأقطرمة إذن ؟ .. هذا المصطلح التجارى يعنى التشهيل (Acceleration) أى الأسراع أو زيادة السرعة فى نقل البضائع من سفينة إلى أخرى . وقيل أيضاً أنه يشير إلى السفينة المتلقية لشحنة بضائع من سفينة أخرى. والمصطلح العربى المترجم عن المصطلح الإنجليزى هو (المسافنة) أى إنخراط سنينه أو أكثر فى تسليم وتسلم شحنات البضائع فى نقطة معينة لنقلها إلى أهدافها النهائية المقصودة . والمصطلح الإنجليزى هو (Transshipment) أو (TransLoading) والأقطرمة تتم خلال وسط (Sea, Land & Air = Mode) كما تتم بواسطة وسائل (Means = Ship, Plane, Train)

سنتقدم قليلاً فى شرح بعض الجوانب العملية لإستخدام حلقة أنشطة الأقطرمة فى سلسلة الإمداد السلعى والخدمى اللوچستى. الأقطرمة تعنى أولاً تحرك أو تنقل البضائع ما بين ناقل مبدئى وناقل ثانوى آخر. ثانياً فى المجال التجارى هى البضائع التى تشحن من متعامل تجارى (First dealer) إلى متعامل تجارى آخر (Second dealer) خارج النطاق الإقليمى للمتعامل الأول . وقد يقوم المتعامل الثانى بإرسال الشحنات الواردة إليه إلى أكثر من جهة أخرى خارج نطاق إقليمه والحالة الثانية يطلق عليها (Transloading) .

وفيما يلى تعريفات لمصطلح ترانزيت Transit:

1 - حمل البضائع أو الركاب من مكان إلى آخر.

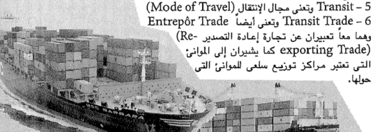
2 - Transit Cargo, Transit Freight, Transit goods وكلها بمعنى واحد والمقصود بها البضائع المارة من قطر إلى آخر.

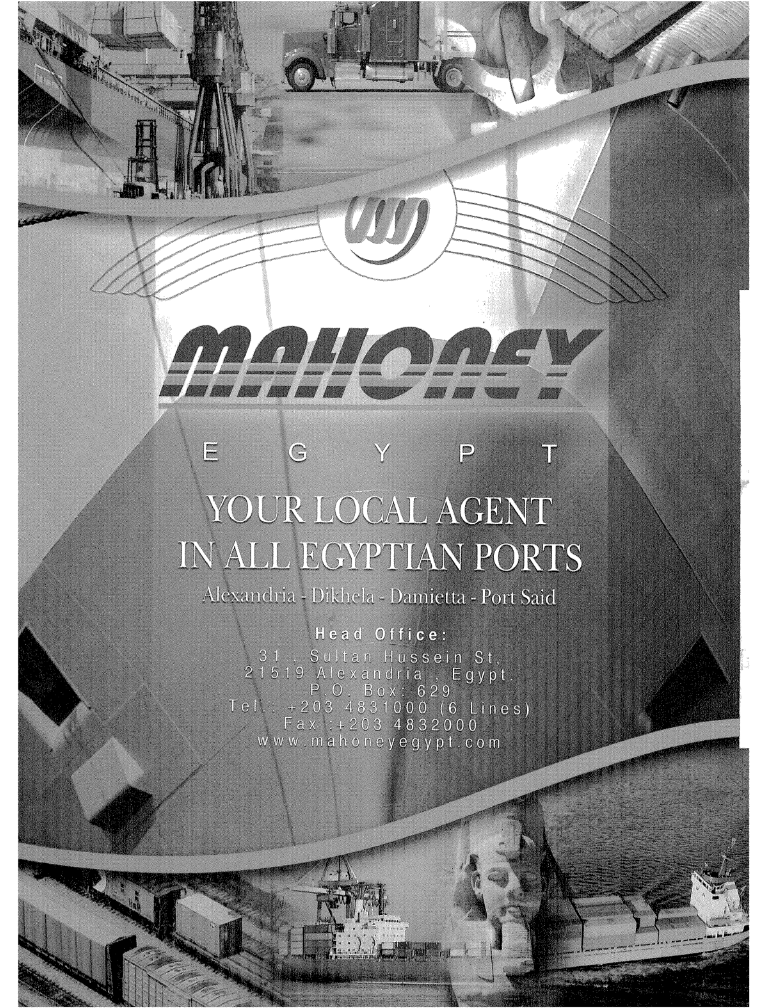
3 - Goods in Transit وهى البضائع برسم المرور

4 - Transit تعنى كذلك ممر أو دهليز خلال أو على خط ملائم لغرض إنتقال الركاب أو البضائع.

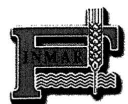
5 - Transit وتعنى مجال الإنتقال (Mode of Travel)

6 - Transit Trade وتعنى أيضاً Entrepôr Trade وهما معاً تعبيران عن تجارة إعادة التصدير (Re-exporting Trade) كما يشيران إلى الموانئ التى تعتبر مراكز توزيع سلعى للموانئ التى حولها.




MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com

شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)

" MOUSELHY BROS."



محمد فراج

YANG MING LINE

- خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد وموانى الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



- خط منتظم يعمل بين موانى حوض البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسى : ٣ شارع فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية
٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٢٥٠٠
فاكس ٤٨٤٠٧٥٧/٤٨٤٧٢٦٦ ـ تلكس ٥٤٦٣٠/٥٤٤١٨

فرع بورسعيد : ٠٦٦/٣٣٥٩٨٨٥ ـ ٠٦٦/٣٣٥٩٧٧٥ فاكس ٠٦٦/٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس: ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ /٠٥٧

الفروع : القاهرة ـ السويس





وجميع العاملين بها

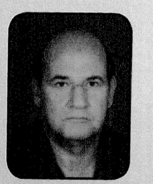


يتقدمون
بخالص التهنئة
للسيد الربان

إبراهيم عبد السلام الحناوى

نائب رئيس مجلس إدارة
هيئة موانى البحر الأحمر
على ثقة السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء
بتجديد تعيينه بالدرجة الممتازة
وذلك بقرار رئيس مجلس الوزراء
رقم 437 لسنة 2007
ويتمنون لسيادته
دوام التقدم والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس





محمد حسنى مبارك

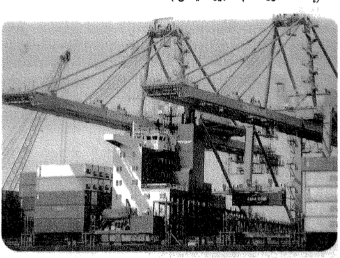
ميناء السخنة ..

النموذج العصرى للموانئ العالمية

منذ اليوم الأول لتسلم شركة تنمية ميناء السخنة الإدارة داخل الميناء وهى تسعى للتفرد والتميز والريادية ولتحقيق أهداف السرعة قامت الإدارة بإتخاذ الخطوات التالية:

1- الخروج بالموانئ المصرية من النموذج التقليدى للميناء (شحن وتفريغ فقط) إلى النموذج العصرى الذى يعتمد على تنوع الأنشطة الإنتاجية والخدمية . إقامة مشروعات منتجة داخل الميناء - مصنع السكر - مشروعات الثروة الحيوانية - مخازن لوجستية معامل للفحص معتمدة دولياً - تموين سفن).

2- وضع مخطط عام للميناء يضمن التنسيق والإتصال بين جميع مشروعات الميناء والمشروعات المطروحة للإستثمار خارج منطقة الميناء (إقامة مشروعات بالظهير المينائى).



3- إستخدام أحدث تكنولوجيا الإتصالات والإدارة سواء بين الإدارات العاملة داخل الميناء بعضها مع البعض أو بين إدارات الميناء والجهات الرسمية والرقابية والمتعاملين مع الميناء من الشركات والأفراد.

إستخدام نظام التبادل الإليكترونى للمعلومات EDI ثم إستخدام الإنترنت فى إستقبال منفستات البواخر - إستخدام الرسائل القصيرة SMS مع المتعاملين - شاشات البلازما الإليكترونية - إستخدام الفيديو كونفرانس - إستخدام أجهزة البحث KIOSKS لتتبع مراحل الشهادة.

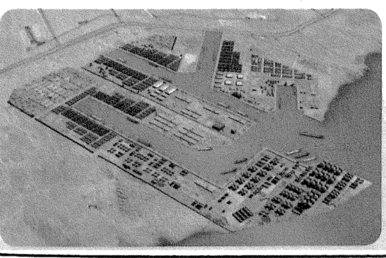
4- التعامل من خلال مفردات جديدة وأنظمة جديدة لخدمة العاملين والمترددين على الميناء (نظام الشباك الواحد - مكاتب خدمة العملاء - اللجان الموحدة للكشف والفحص، مطالبة موحدة للرسوم والضرائب والجمارك والرقابة، دخول منظومة البنوك ضمن خطوات العمل - الإقرارات الموحدة للجمارك وأجهزة الرقابة.

5- تفعيل قيمة الوقت بالنسبة لإنهاء الإجراءات الجمركية من خلال تجميع جميع الأجهزة العاملة داخل الميناء فى مرحلة واحدة، الأمر الذى أدى إلى اختصار زمن إنهاء الإجراءات إلى يوم ووصل إلى ساعات محدودة من اليوم.

6- الرعاية البشرية المستمرة للعاملين من حيث التدريب المستمر أو العلاقات الإنسانية والرعاية الإجتماعية والصحية، مما أدى إلى خلق جيل جديد من العاملين كان فى أغلب الأمور نواة للتطوير ودافع للعمل بالموانئ المصرية الراغبة فى التطوير والتحديث.

7- السعى الدائم إلى زيادة موارد الدولة سواء من حيث الجمارك (وصلت عام 2006 إلى 1.7 مليار جنيه) أو من حيث أجهزة الرقابة والفحص (حققت عام 2006 أكثر من 26 مليون جنيه). إقامة العديد من الفرص للشباب (أكثر من 1700 عمالة مباشرة مدربة على أحدث الأجهزة الإليكترونية).

8- كل ما تقدم وضع ميناء السخنة على القمة واعتبر بحق قاطرة للتطوير والتحديث بالموانئ المصرية.



موانئ البحر الأحمر..

تجتاز منعطفاً خطيراً وتبدأ مرحلة جديدة من التطوير

• يبدو أن موانئ البحر الأحمر مقبلة على مرحلة جديدة مليئة بالمستجدات والمتغيرات التى تؤهلها للعالمية .. وتسطر اسمها من نور على خريطة الملاحة العالمية .. بعد مرحلة صعبة استطاعت الهيئة أن تعبرها بحكمة واقتدار بدعم ومساندة من القيادة السياسية أن تجتاز تلك المرحلة باختيار الإدارة الحكيمة التى تدير الدفة بوعى وخبرة .. لنستعيد الماضى العريق التى شهدته تلك الموانى لتستكمل المسيرة من أجل أن تصبح فعالة ومسايرة لكافة المتغيرات العالمية التى طرأت على الموانى المجاورة لتدخل المنافسة بقوة مع موانى المنطقة ..

هذا ما أعلنه المهندس / محمد منصور وزير النقل مؤخراً بأن الوزارة وضعت استراتيجية متكاملة للنهوض بقطاع النقل البحرى بشكل عام تبدأ بتطوير البنية الأساسية للموانى المصرية من خلال تطبيق أحدث النظم والتقنيات العالمية بعد أن دعت الحاجة الملحة إلى التحديث لتواكب التطورات المتلاحقة التى تشهدها صناعة النقل البحرى على مستوى العالم.

ودوماً كانت موانئ البحر الأحمر سباقة إلى كل جديد وحديث .. فكانت المحطة الأولى لانطلاق شرارة التطوير لما تحظى به هذه الموانى من أهمية خاصة ورعاية ومساندة مستمرة من وزارة النقل لكونها موانئ متميزة لما تمثله من شرايين بحرية للتجارة عبر دول الخليج العربى ودول المشرق وأفريقيا .. فضلا عن أهميتها لنقل الركاب والسياحة على مدار العام ..

لذا كانت توجيهات معالى وزير النقل لبدء تنفيذ تلك الاستراتيجية من خلال تلك الموانى وذلك بتشكيل فريق عمل متميز من خبراء النقل البحرى فى مصر ممثلاً فى المركز الاستشارى الهندسى بكلية الهندسة جامعة الإسكندرية والذى كان له سبقاً فى وضع لمسات التطوير والتحديث الذى شهده ميناء الإسكندرية مؤخراً وأصبح بالمكانة المرموقة الذى وصل إليها كواجهة مشرقة للموانى المصرية.. حيث قرر وزير النقل بعمل مسح برى وبحرى شامل ومخطط عام لموانى البحر الأحمر يتضمن الأوضاع الحالية للموانى التسعة التابعة للهيئة مع إعطاء أولوية لموانى بور توفيق والأدبية لأهميتهما التجارية، وسفاجا والغردقة لأهميتهما السياحية خلال موسم العمرة والحج.

.. وعلى الفور توجه فريق العمل والذى ضم ثمانية من أساتذة كلية الهندسة إلى موانى البحر الأحمر وهم:

أ.د. عادل أحمد الكردى وكيل كلية الهندسة لشئون خدمة المجتمع والبيئة

أ.د. محمد عبد المنعم العطار، أ.د. حمدى عبد العزيز، أ.د. عمرو يوسف، أ.د. جمعة خميس موسى ، أ.د. عصام أحمد الكردى ، أ.د. سعيد محمد علام، أ.د. فريد ذكى .

.. حيث كان فى استقبالهم اللواء / هشام السرساوى رئيس الهيئة .. وتم عرض فيلم مرئى عن موانى الهيئة وإمكانياتها .. تلى ذلك جولة تفقدية على أرض الواقع لتفقد كل من موانى بورتوفيق والأدبية فسفاجا والغردقة .. استمرت الجولة ثلاثة أيام متتالية .. على الجانب الآخر .. أكد اللواء/ السرساوى أن تلك الخطوة جاءت مواتية للمتطلبات الحالية والتى تتطلب إعادة النظر إلى تلك الموانى للاستفادة منها .. حيث أصبحت الحاجة ضرورية إلى تطوير البنية الأساسية على أساس علمى يضمن تنفيذ خطط التوسع من أجل وضع مخطط علمى سليم لتسويق الخدمات التى يمكن أن تقدم فى تلك الموانئ مع فتح ووضع التيسيرات أمام القطاع الخاص لضخ الاستثمارات وإقامة المشروعات الإنتاجية والاستراتيجية داخل تلك الموانئ.

.. فضلاً عن ذلك أن هناك مجموعة من المشروعات سوف تشهدها تلك الموانئ فى الفترة المقبلة بعد الإنتهاء من دراستها تشمل إنشاء محطات لتداول الحاويات وتصنيعها بجانب صناعات القيمة المضافة ومختلف الأنشطة اللوجستية المرتبطة بالنقل البحرى ..

.. هذا وتدعم وزارة النقل تدعم وتساند كافة الشركات الإستثمارية بتوفير المناخ المناسب لإقامة المشروعات الإنتاجية داخل الموانى .



وزير النقل - ورئيس الهيئة وملامح الفترة المقبلة



وزير النقل - ورئيس الهيئة يبحثان خطة التطوير

نجاح ملحوظ لتطبيق معايير السلامة البحرية

.. وبعد أن نجحت الهيئة ولفتت أنظار المراقبين فى تطبيق معايير السلامة البحرية للركاب والسفن كهدف استراتيجى انتهجته وزارة النقل فى الفترة السابقة .. وأحس به المواطن وخاصة محدود الدخل بإهتمام غير مسبوق من الحكومة بأهمية المحافظة على حياته وتوفير كافة سبل الأمن والراحة أثناء رحلتى السفر والعودة.. تسعى الهيئة جادة لاستكمال تلك المنظومة بتأمين حركة الملاحة بموانئ البحر الأحمر وخاصة ميناء سفاجا .. حيث أكد اللواء / السرساوى رئيس الهيئة أن الهيئة بصدد دراسة وتخطيط هذا النظام المزمع تنفيذه فى المرحلة المقبلة يتضمن عدة مزايا منها التتبع المستمر للسفن المبحرة من موانئ البحر الأحمر إلى الموانى السعودية والعكس لتحقيق سلامة إبحارها .. مع السيطرة على حركة السفن والملاحة البحرية بالبحر الأحمر مع توفير المعلومات الدقيقة لعمليات البحث والانقاذ وتحقيق الإدارة الجيدة لها .. فضلاً عن المساهمة بفاعلية فى حماية البيئة البحرية من التلوث ومنع إلقاء المخطاف فى مناطق المحميات الطبيعية .. مع تطبيق الإدارة الإليكترونية لحركة السفن المترددة على موانى البحر الأحمر.

.. من ناحية أخرى .. يضيف رئيس الهيئة أن وزارة النقل حريصة على رفع مستويات الخدمة وجميع متطلبات الأمن والسلامة فى منظومة النقل البحرى المصرى .. والتى بدأت تؤتى ثمارها والمتمثلة فى بدء تشغيل عبارات جديدة فى إطار متكامل يراعى شروط ومعايير السلامة البحرية العالمية بما يحقق أمن وسلامة الراكب.

هذا وإننا متفائلون ببدء مواسم العمرة لهذا العام بمزيد من الاستعدادات والإمكانيات التى تؤهلنا على مستوى المسئولية .. أن يصبح موسم عمرة أفضل بكثير من المواسم السابقة إن شاء الله .



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.







شركتنا :-

- [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي [illegible] خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة احدث معدات التداول المتطورة [illegible]
- [illegible] ومواكبة التطور التكنولوجى [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

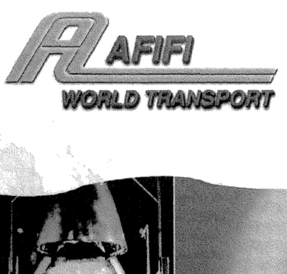
- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع انواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

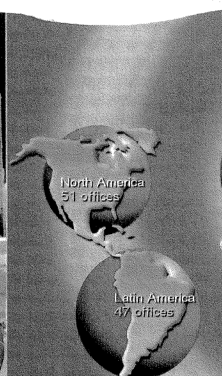
موقعنا :-

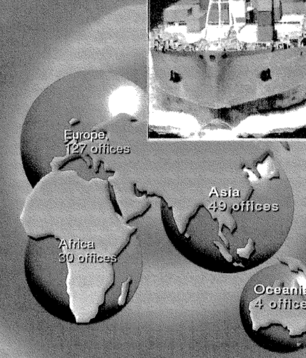
- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com


AFIFI
WORLD TRANSPORT

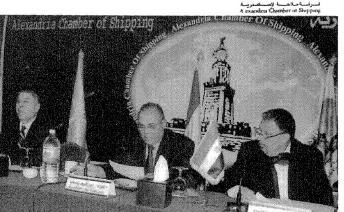

North America
51 offices
Latin America
47 offices


Europe,
127 offices
Asia
49 offices
Africa
30 offices
Oceania
4 offices



فى لقاء مفتوح مع أعضاء غرفة ملاحة الإسكندرية

اللواء إبراهيم يوسف يستعرض موقف



- أصبحت أعمال التطوير والتحديث الجارية فى ميناء الإسكندرية واقعاً ملموساً، وجزءاً من حياة العاملين بالميناء والمتعاملين معه. وتحولت الدورة المستندية الإلكترونية من حلم، إلى مشروع ثم دخل المشروع حيز التنفيذ التجريبى وما هى إلا أسابيع قليلة وتتراجع المعاملات الورقية إلى أقل قدر ممكن وتصبح جميع التعاملات مع الميناء، أو على الأقل معظمها تعاملات إلكترونية من خلال الكمبيوتر والإنترنت أو من خلال المراكز اللوجستية التى تم إنشاؤها فى الميناء.

– خطوة رائدة وكبيرة للأمام خطتها قيادات ميناء الإسكندرية وحتى تتحقق الفائدة المرجوة منها كان من اللازم أن يكون هناك إفصاح كامل ووضوح فى الرؤيا من جانب المتعاملين مع الميناء . من هنا نشأت الحاجة لعقد لقاء جامع يتيح للأعضاء التعرف على الحقائق والتفاصيل مباشرة من مصادرها الرئيسية . أستضافت الغرفة السيد اللواء/ إبراهيم يوسف رائد التطوير وشركة الحلول المتكاملة صاحبة الخبرة الفنية والعلمية والقائمة بالتنفيذ ، وقيادات الجهات العاملة داخل الميناء من جمارك ورقابة على الواردات والصادرات ، شركة تداول الحاويات، ليكون التفاعل المباشر والحوار البناء بينهم وبين أعضاء الغرفة.

فى بداية اللقاء قام اللواء / صلاح الوليلى بالترحيب بالسادة الحاضرين وإلقاء كلمة أكد فيها أن هذا اللقاء المهم الذى يضم قيادات منظومة النقل البحرى بالإسكندرية هو دليل على المستوى الراقى والجدية التى تتميز بها هذه الغرفة فى طرح الأفكار والآراء ووجهات النظر وفى عرض المشكلات وإستنباط الحلول المناسبة، وقال إن اللواء إبراهيم يوسف جاء ليستمع إلى جميع الإستفسارات المتعلقة بالمشاكل والمعوقات التى تواجه الشركات الأعضاء خلال تعاملاتهم اليومية مع هيئة الميناء سواء ما كان منها متعلقاً بالهيئة أو بأى من الجهات العاملة فى الميناء والتى تعتبر جزء من المنظومة التى تشرفنا قيادتها بحضور هذا اللقاء .

ثم قام بتقديم السيد الربان / محمد العقاد سكرتير عام الغرفة الذى قام بإلقاء كلمة السيد المهندس/ حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة الغرفة والذى أستعرض فيها سيادته بإختصار ما تم إنجازه حتى الآن مبدياً تقديره وتقدير أعضاء الغرفة للجهد المبذول فى مجال تطوير الميناء والعقول والسواعد المصرية التى خططت ونفذت وأشار سيادته إلى أن أهم المخرجات التى تحققت بإكتمال المرحلة الأولى من التطوير هى:

– وضوح الرؤية.
– تطوير الإجراءات والنظم وعدم الإكتفاء بتطوير المرافق.
– تطوير الخدمات التى يؤديها الميناء بما يعزز قدرتها على المنافسة.
– وجود مخططات للإرتقاء بالعنصر البشرى.

كما وجه رسالة للسادة أعضاء الغرفة أكد فيها على ضرورة مشاركتهم فى التطوير وتعظيم الإستفادة منه والإرتقاء بمستويات أداء الخدمات ومراعاة التكلفة الإقتصادية والمساهمة فى تنمية القدرات التنافسية للميناء.

وأشار إلى أن التطوير عملية مستمرة، وأن هذه المرحلة سوف تتبعها مراحل عديدة وإن نجاح عملية التطوير هو مسئولية جماعية يشارك فيها السادة الأعضاء وأجهزة الدولة والقيادات الحالية للميناء وأيضاً القيادات المستقبلية التى من واجبها إتمام العمل الذى بدأته القيادات الحالية.



كما أشار إلى مبادرة السيد اللواء رئيس الهيئة والتى تبنتها الغرفة بالتعاون مع شركة الحلول المتكاملة بضرورة تنظيم حزمة من الدورات التدريبية الموجهة للشركات المتعاملة مع الميناء(وعلى الأخص التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ) بهدف إعداد العاملين بهذه الشركات للتعامل مع النظام الجديد، وتقليل الزمن والجهد اللازمين للتأقلم مع الأساليب المستحدثة.

وأختتم سيادته الكلمة بتوجيه الشكر لمختلف العناصر العاملة فى هذا المشروع وللمسئولين الحاليين والسابقين الذين أسهموا فيه.



ثم قامت المهندسة هالة الشريدى– مدير عام شركة الحلول المتكاملة بعرض أهداف ومهام الشركة، وكونها متخصصة فى تقديم خدمات نظم المعلومات للموانئ، وأوضحت أن ملكية الشركة موزعة بين وزارة الإتصالات بنسبة 15% وميناء دمياط بنسبة 9% والباقى تملكه الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى . وأن الشركة – لأنها مصرية – تستطيع أن تكون أكثر فهماً لمتطلبات العمل فى الموانئ المصرية، وأنها فى الوقت نفسه تملك الخبرة الفنية العالمية من خلال التدريب الذى تلقاه العاملين بها من خلال الشراكة التى كانت قائمة بينها وبين أحد الشركات العالمية العاملة فى نفس المجال.

وأوضحت أن الهدف من المشروع الجارى تنفيذه الآن فى ميناء الإسكندرية هو :

1 – تقليل الوقت والجهد والتكلفة اللازمة للتعامل مع الميناء.

2 – ربط المجتمع المينائى بالكامل من خلال نظام إلكترونى لتبادل الرسائل بما يؤدى لتقليل الإعتماد على النسخ الورقية .

3 – تقليل التكدس والإزدحام داخل الميناء عن طريق التعامل من خلال المراكز اللوجستية الموجودة خارج الدائرة الجمركية.

4 – توفير الخدمة على مدار الـ 24 ساعة.

وفى سبيل تحقيق ذلك تم تقسيم الجهات العاملة داخل الميناء على أساس مستوى النظم الإلكترونية ونظم الاتصال المتوافرة لديها وتطويرها بما يسمح لها بأن تكون جزءاً من المنظومة ، وتم إستحداث منافذ أتصال (عن طريق الإنترنت أو عن طريق المراكز اللوجستية) يستطيع المتعاملين مع الميناء إستخدامها لإنجاز تعاملاتهم وقامت المهندسة هالة بشرح الكيفية التى تم بها تحقيق هذه الأهداف وأشارت إلى بعض الخدمات التى أصبحت الآن أكثر يسراً على المتعاملين فى ظل النظام الجديد . وأكدت على أن المشروع الآن لا يزال فى مرحلة التشغيل التجريبى،

التطوير ويناقش آراء ومقترحات الأعضاء



حيث يتم إختباره بشكل فعلى وتدارك وتصحيح الأخطاء التى تظهر أثناء التشغيل ثم تطرقت بعد ذلك لعرض سريع للدورات التى تم الأتفاق على تنظيمها مع الغرفة وبينت للسادة الحاضرين أهمية وفائدة هذه الدورات وأشارت إلى أنه سوف يتم موافاة السادة الأعضاء بكافة التفاصيل اللازمة للأشتراك فى هذه الدورات عن طريق الغرفة.

قام بعد ذلك السيد اللواء/ صلاح الوليلى بالتعليق السريع على كلمة المهندسة هالة والتأكيد على أهمية زيادة أوجه التعاون مع الشركة وتوقيع بروتوكول بين الغرفة وشركة الحلول المتكاملة وكذا إقامة دورات تدريبية مسائية للعاملين بالشركات فى الموضوعات الخاصة بالإدارة الإلكترونية يتبعها دورات أخرى بعد فترة لا تتجاوز الثلاث شهور للإطلاع على المستجدات فى مجال الإدارة الإلكترونية والتغلب على المشاكل التى تظهر أولاً بأول ثم دعا السيد المهندس/ أحمد العقاد رئيس لجنة التدريب بالغرفة لإلقاء كلمته التى تعرض فيها بشكل سريع لرؤية وأهداف لجنة التدريب وأكد على أنها أصبحت الأن أقرب وأكثر قابلية للتحقيق وأشاد سيادته بجهود السيد اللواء/ إبراهيم يوسف ومجموعة العمل المعاونة له فى تطوير الميناء ، خاصة وأنهم لم يكتفوا بتطوير المنشأت والإجراءات ولكن أهتموا أيضاً وبشكل أساسى بالعنصر البشرى الذى سيتولى إدارة وتشغيل المنظومة ككل وعرض سيادته لسلسلة الإجتماعات التى جمعت ممثلى الغرفة والسيد اللواء/ إبراهيم يوسف وشركة الحلول المتكاملة بهدف الإعداد والإتفاق على محتوى الدورات التدريبية الذى يحقق أكبر قدر من الإستفادة للمتدربين والمكان والزمان المناسبين لعقدها وكافة التفاصيل التى تضمن لها النجاح.

كما تعرض سيادته لبعض التفاصيل الخاصة بإجراءات التسجيل وأعداد المتدربين وبعض المزايا الخاصة التى تمنح لهم بالتنسيق مع الهيئة وشركة الحلول المتكاملة.

ثم قام السيد اللواء/إبراهيم يوسف بإلقاء كلمة جامعة بدأها بالترحيب بالسادة الحضور وبتقديم التحية للغرفة على الدور الذى تقوم به، ولمجتمع الميناء ككل بما فيه من أجهزة ومتعاملين لما أبدوه من تعاون وحرص على إنجاح التجربة ثم أستعرض سيادته الجهود التى بذلت حتى الآن فى تجديد البنية التحتيه للميناء والتى لم تمتد لها يد التطوير منذ أكثر من 200 عام،حيث تم استبدال شبكة الصرف الصحى (بما أدى ولأن يصبح ميناء الإسكندرية صديقاً للبيئة) وشبكة تصريف مياه الأمطار وشبكات الكهرباء والتليفونات والمعلومات والبنية الفوقية المتمثلة فى الطرق والمبانى والساحات وأيضاً تم إعادة تخطيط الميناء وتنظيم أساليب العمل بحيث أصبحت ترقى إلى المتطلبات العالمية خاصة وأن الميناء يعمل بها 52000 عامل وموظف تابعين لمختلف الوزارات والهيئات ويتعامل معها يومياً أكثر من 30000 عميل ومن هنا جأت فكرة الإدارة الإلكترونية للميناء بحيث لا يحتاج الأمر إلا لزيارة واحدة من شخص واحد للمركز اللوچيستى الموجود خارج الدائرة الجمركية لإنجاز ما كان يتطلب إنجازه زيارات متكررة لعدد كبير من الجهات الموزعة فى أماكن متفرقة داخل وخارج الدائرة الجمركية وأشاد سيادته بتعاون الجهات المختلفة العاملة فى الميناء لإنجاح هذا المشروع . وخص بالذكر فى هذا الخصوص الأستاذ/ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك واللواء / محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات .

كما كشف سيادته عن إنعقاد النيه لعقد مؤتمر موسع بعد البدء فى التشغيل الفعلى للنظام الجديد يدعى إليه جميع المتعاملين مع الميناء من مصريين وأجانب لتقييم التجربة والتعرف على ملاحظاتهم عليها وأوضح سيادته أن ما تم تحقيقه من إنجازات لم يأت على حساب سير العمل ولا الإنتاجية ولا الدخل الذى تحققه الميناء، بل وأن تكلفة التطوير تم تمويلها بالكامل من دخل الميناء ودون اللجوء إلي الأقتراض أو الدعم الحكومى وأوضح أيضاً أن التطوير لم يتوقف عند حدود ميناء الإسكندرية بل أن العمل الجارى الآن فى ميناء الدخيلة للوصول به إلى نفس المستوى المخطط لميناء الإسكندرية . كما أكد السيد اللواء/ إبراهيم يوسف على ضرورة الإهتمام الكامل بصيانة ما تم وما سيتم تحقيقه من إنجازات للحفاظ على كفاءة ومستوى الخدمات التى تقدمها الميناء وأن الصيانة لا تكون للمعدات والمنشأت فقط ولكنها تكون أيضاً للعنصر البشرى وذلك عن طريق الإهتمام بالتدريب كوسيلة لا غنى عنها لرفع كفاءة العاملين.وأشاد فى هذا الخصوص بالمبادرة التى قامت بها الغرفة وشركة الحلول المتكاملة (بالتنسيق مع الهيئة) لإعداد مجموعة من الدورات الموجهة للشركات الأعضاء بهدف تدريب كوادر هذه الشركات على كيفية التعامل مع النظام الجديد بما يحقق الإستفادة القصوى، وبعد أن انتهى السيد اللواء / إبراهيم يوسف من كلمته تم فتح باب الأسئلة والتعليقات والتى بدأها السيد الدكتور/ محمد محرم بالإشادة بالتقدم الكبير الذى حدث فى ميناء الإسكندرية على مستوى مراعاة المتطلبات البيئية إلى الدرجة التى يرى سيادته أنها تؤهل الميناء للحصول على شهادة الأيزو 14001 وأقترح سيادته إنشاء محارق النفايات (الخطرة والعادية) وكذلك إنشاء مصنع لإعادة تدوير المخلفات.

وعلق السيد رئيس الهيئة على هذه المقترحات بأن الهيئة فى طريقها للتعاقد على محرقتين واحدة فى ميناء الإسكندرية والثانية فى ميناء الدخيلة.

وعن شكوى من الغرامات التى تفرض على السفن عند إحداثها أضرار بالفنار . أفاد سيادته بأنه قد أصدر تعليماتاً فى هذا الخصوص بعدم مسئولية السفينة عن الأضرار التى تصيب الفنار ما لم تحدث نتيجة لخطأ من الربان أو المرشد أثناء رسو السفينة أ ومغادرتها . أما ما يحدث من أضرار أثناء إنتظار السفينة (بسبب حركة الأمواج مثلاً) فلا تتحمل السفينة مسئوليته. وعن شكوى من إغلاق باب 26 بالرغم من أن عرضه يسمح بدخول الطرود ذات العرض الكبير (الشاذة)، أفاد سيادته بأنه تم إستحداث حارة خاصة للطرود الشاذة فى كل من باب 54 بعرض ثمانية أمتار وباب 22 بعرض أكثر من ستة أمتار.

وعن ضرورة تطوير مداخل ومخارج محطة الحاويات أفاد سيادته إلى أن هذا التطوير مخطط له فى إطار التخطيط الشامل للميناء وأن الهيئة ترحب بالتعاون مع شركة إسكندرية لتداول الحاويات فى هذا الخصوص. أما بخصوص الشكوى من إغلاق جميع الموازين إعتباراً من الساعة الحادية عشرة مساءً فقد وعد سيادته بالتحقيق فى هذا الأمر حيث أن التعليمات تقضى بوجود موازين تعمل على مدار الـ 24 ساعة، وطلب من السادة الأعضاء أن يكونوا بمثابة "جهاز متابعة" يوافى سيادته أولاً بأول بالمشكلات التى تحدث أثناء التنفيذ الفعلى حتى يمكن التغلب عليها

وإجابة على سؤال بخصوص موقف الجهات الأمنية (شرطة ميناء - جوازات - شرطة سياحة - مطافئ ..) من المنظومة الإلكترونية وهل سيتم تسعير هذه الخدمات؟ قال سيادته إن هذه الجهات جزء من المنظومة الإلكترونية وأنه لا يوجد اتجاه لتقاضى مقابل هذه الخدمات فى الوقت الحالى (على الأقل حتى تستقر وتنتظم الخدمة). وعن أعداء التطوير والخطة الموضوعة لمواجهتهم أفاد سيادته أنهم موجودون فى كل مكان ولابد من التعامل معهم ووعد بالمتابعة المستمرة لسير العمل حتى يمكن إكتشاف المشكلات التى يتسببون بها، وكرر طلبه لتعاون السادة الأعضاء معه فى هذا الخصوص . وأضاف سيادته أنه لا يهتم بالرد على الإتهامات العارية من الصحة التى توجه له على صفحات بعض الجرائد، وأن الإنجازات الموجودة على أرض الواقع هى أبلغ رد على هذه الأتهامات.

أما بالنسبة للمحطات ولنصيب سفن الدحرجة من حيث تخصيص الأرصفة داخل المحطات قال السيد اللواء أن الموافقة على طرح المناقصة قد وصل سيادته من ثلاثة أسابيع وأن التأخير فى الحصول على الموافقة سببه الإجراءات والتعقيدات الإدارية لأن هيئة الميناء ليست شركة وبالتالى فهى خاضعة للقوانين والإجراءات الحكومية، وأن تأخير الطرح رغم ورود الموافقة منذ عدة أسابيع يرجع إلى إتجاه الهيئة لدمج المرحلتين الأولى والثانية من المشروع والإعتماد على شركة عالمية للتنفيذ. وأشار سيادته إلى أن الهيئة لو كانت فى صورة شركة لما تأخر قرار إنشاء حاجز أمواج ميناء الدخيلة لفترة خمس سنوات كاملة أرتفعت خلالها تكلفة تنفيذه من 15 مليون دولار إلى 50 مليون دولار، حيث أنه فى تلك الحالة كان قرار الجمعية العمومية كافياً لإنجاز المشروع ورداً على سؤال لأحد السادة الصحفيين عن دور الشركات المصرية فى أعمال التطوير، مقارنة بدور الشركات الأجنبية تفضل سيادة اللواء بالتأكد على حرصه على تحقيق أكبر أستفادة ممكنة للمستثمر المصرى والاقتصاد.المصرى وأكد سيادته أنه لم يتم قصر أى من المشروعات التى تم الإعلان عنها على المستثمرين الأجانب، ولكن فى بعض الأحيان يكون حجم الإستثمار المطلوب كبيراً جداً بما يمثل عقبة أمام المستثمر المصرى ، ولكن تظل الأولوية دائماً للاستثمارات المصرية . كما أوضح سيادته أن المستثمر الأجنبى يأتى دائماً من خلال مستثمر مصرى. وفى مداخلة للسيد الأستاذ/

أبدى بعض الملاحظات المتعلقة بالوقت الهالك عند خروج السفينة من الميناء والذى يحدث بسبب ضعف التنسيق بين الجهات المختلفة العاملة فى الميناء من جوازات وإرشاد وقطر وغيرها. وأشار سيادته أيضاً إلى تأخير الفواتير الصادرة عن الهيئة وأنه متفائل بالوعود التى حصل عليها بالقضاء على هذه المشكلات مع تطبيق النظام الإلكترونى . علق السيد اللواء على هذه الملاحظات مؤكداً أن النظام الإلكترونى أخذ كل هذه المشاكل فى الإعتبار وأنه سيمثل الأسلوب الأمثل للتنسيق بين كل هذه الجهات عن طريق الربط بينها إلكترونياً وأن الفواتير ستكون جاهزة بمجرد مغادرة المرشد للسفينة المغادرة.

وفى نهاية اللقاء توجه السيد الربان/ محمد العقاد بالشكر للسيد اللواء إبراهيم يوسف ولكل من ساهم فى إنجاح هذا اللقاء، كما توجه السيد اللواء/ إبراهيم يوسف بالشكر للغرفة وكرر الإشادة بها كما كرر دعوته للسادة الأعضاء ليكونوا " الجهاز الرقابى الخاص به" بالمداومة على إبلاغ سيادته بالمعوقات وأوجه القصور للعمل على تلافيها .

****

عن نشرة غرفة ملاحة الإسكندرية مارس2007

الموانئ الجافة

ابن شرعى خارج نطاق السيطرة
(أم) ضرورة فرضتها الظروف الإقتصادية

تعتبر الموانئ الجافة أو الإيداعات والمستودعات الجمركية الخارجية إحدى حلقات منظومة التجارة المصرية كما تعتبر إمتداداً للموانئ البحرية .. تخفف الضغط عنها لتحويلها لبوابات عبور بدلاً من ساحات للتخزين، ومع التطبيق العملى ظهرت العديد من المشاكل والمعوقات وعلت أصوات المنتقدين لوجود تلك الموانئ بحجة أنها أبواب خلفية للتهريب والخروج على النظام العام حيث أنها بمثابة جزر منعزلة عن الموانى البحرية الأم فالأسعار التى تقبل فى تلك الموانئ من الناحية الجمركية لا يمكن بأى حال من الأحوال قبولها فى الموانئ البحرية. كذلك بأن الجهات الرقابية بتلك الموانئ ليست بنفس درجة الدقة الموجودة بالموانئ البحرية وعلى الطرف الآخر فإن المؤيدون لتلك الموانئ يقولون أنها تسير وفق المنظومة الشاملة للجمارك والجهات الرقابية وأنها ساعدت فى خلق كيانات جديدة وساعدت كثيراً فى نمو حركة التجارة المصرية ... وبين كلا الطرفين (المؤيد) و(المندد).

هناك (آراء) و(رؤى) قد تكون مغايرة أو متطابقة إلى حد ما .. لكن تبقى الصورة غير واضحة تماماً.

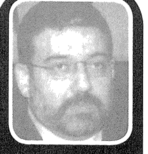
برأيك

هل حققت الموانئ الجافة الهدف الذى أنشئت من أجله؟

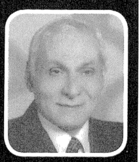
هل تعمل تلك الموانئ داخل نطاق السيطرة الجمركية والرقابية الكاملة؟

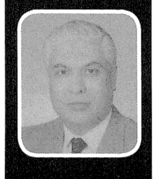
هل صورة تلك الموانئ مثالية ولا تحتاج إلى إعادة نظر وليس فى الإمكان أبرع مما كان؟

وما هى الصورة المثالية التى يجب أن تكون عليها تلك الموانئ الجافة؟









المهندس/ حسام لهيطة
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية

الموانئ الجافة يمكن أن تصبح مركزاً لتجميع الحاويات الفارغة و إعادة توزيعها على مراكز الإنتاج و التصدير لملئها بالبضائع القابلة للتحوية كأحد متطلبات التجارة مع العالم الخارجى فى المرحلة الحالية

الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

إن انتشار الموانئ الجافة متكاملة العناصر من شأنه أن يهدف إلى تقاليد جمركية جديدة تنمو تحت رعاية مصلحة الجمارك ولكن فى ظل مفاهيم النقل بمعناها الحديث القائمة على فكرة إنسياب الحاوية من المصدر (origin) إلى الهدف (Destination).

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

• الحل الأمثل لمواجهة تحديات المستقبل والزيادة المضطردة فى أعداد الحاويات وفى مجال تنمية وتفعيل عمليات تداول التجارة الخارجية ليس بناء موانى بحرية جديدة أو توسيع الموجود حاليا بإستثمارات مكلفة بل إنشاء موانى جافة لا تتجاوز تكلفتها جزء ضئيل جداً من تكلفة البنية الأساسية للموانى البحرية.

لواء بحرى / مغازى الصاوى
مدير عام شركة العامرية للمخازن الجمركية

الموانئ الجافة ضرورة ملحة لا إستغناء عنها فى ظل الإنضباط والسيطرة الكاملة للأجهزة الرقابية المختلفة

وجيه محمد حسب النبى
مدير عام مستودع سوسدى

لا يوجد فى جمهورية مصر العربية إلى الآن ميناء جاف ولكن جميعها مستودعات جمركية عامة وخاصة. حالات التهريب فى الموانئ البحرية والجوية والتى تم ضبطها أكبر فى حجمها وعددها بهذه الموانئ عن حالات التهريب بالمستودعات الجمركية.

الموانئ الجافة

المهندس/ حسام لهيطة
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية

تعد مبادرة إقامة الموانئ الجافة كأحد حلقات سلسلة المنظومة اللوجستية – Logistics Chain في مصر خطوة إيجابية فى إتجاه تنمية التجارة الخارجية بعنصريها الصادر و الوارد ، و قد كان إختيار مواقع متميزة على محاور الإنتاج و التجارة لإقامة الموانئ الجافة يستهدف تخفيف الضغوط التى تواجهها بعض الموانئ فى إستقبال البضائع و إتاحة مساحات أكبر للتخزين و توجيه البضائع إلى مناطق الطلب حسب الطلبيات و بالكميات و فى المواسم التى تفرضها الأنشطة المختلفة ، أستغل بعض ضعاف النفوس فى تجارب قليلة تلك الموانئ الجافة فى تهريب البضائع بما أعطى عنها مؤشرات غير إيجابية و أنها وسيلة للخروج عن النظام العام و هذه ليست الصورة الواقعية ، فالموانئ الجافة يمكن أن تصبح مركزاً لتجميع الحاويات الفارغة و إعادة توزيعها على مراكز الإنتاج و التصدير للنها بالبضائع القابلة للتحوية كأحد متطلبات التجارة مع العالم الخارجى فى المرحلة الحالية ، و تواجه الشركات حالياً تزايد تكاليف النقل نتيجة القصور فى أداء هذا الدور على نحو سليم فعلى سبيل المثال ترد الحاوية محملة بمستلزمات الإنتاج لميناء دمياط و توجه للتفريغ فى أحد مناطق الإنتاج حول القاهرة الكبرى ثم توجه الحاوية فارغة لإعادة التصدير من ميناء الإسكندرية ، و قد يكون أحد مراكز الإنتاج فى نفس المنطقة أو منطقة مجاورة يحتاج إلى عدد من الحاويات لنقل منتجاته إلى الخارج ، فيطلب حاويات فارغة ، فتوجه إليه من ميناء الإسكندرية لتصدر من إحد الموانئ البحرية المصرية ، و يمكن تصور تكلفة النقل فى ظل تلك الآلية ، و ما يمكن ان يتحقق من وفر إذا ما وجد ميناء جاف مجاور لمراكز الإنتاج تجمع فيه الحاويات الفارغة ليتم توجيهها لمناطق الطلب و ما يتحقق عن ذلك من وفر فى التكلفة الإجمالية .

يفترض أن منظومة الموانئ الجافة الإجرائية تتيح إحكام الجهات الرقابية و سلطات الجمارك لسيطرتها على تلك الموانئ أما فى حالة وجود ثغرات فى الأداء فهذا مرده المنظومة الإجرائية و التى يسهل تعديلها و تطويرها و ليس خدمات الموانئ الجافة فى حد ذاتها . كما أنه يجدر الإشارة إلى أن قانون الجمارك لم يفرق فى التعريف و الإختصاصات بين (الموانئ الجافة / Dry Port - الإيداعات الجمركية / Bonded warehouse – مخازن الحاويات / Depot) رغم الإختلاف الفنى الكبير فى أداء كل واحدة عن الأخرى و ما يمارس من خلالها من أنشطة ، و بمناسبة الإتجاهات المؤخرة التى تشير إلى إعداد وزارة المالية لمشروع قانون جديد للجمارك فيوصى بتدارك هذا الخلط و التفرقة عملياً بين الموانئ الجافة و ما سواها من إيداعات جمركية و مناطق حرة .

كما يمكن أن تلعب الموانئ الجافة دوراً فعالاً كأحد الحلقات اللوجستية ، لكن هذا الدور لم يبرز نتيجة عدم وجود مخطط لوجيستى عام ، و كنوع من إنتقاد الذات فإن عدم التعرف على ملامح رؤية و إستراتيجية النقل فى مصر عموماً خلال المرحلة المقبلة ، يضعف من وضع خطط واضحة المعالم لإستغلال الإمكانيات اللوجستية المتاحة و من يجعل أداء الموانئ الجافة غير بالغاً للحدود المثلى .

و أخيراً .. فلم تحظ الموانئ الجافة بالدراسة المتعمقة لملامحها و أدوارها و ما يمكن أن تسهم به بفاعلية على المستوى الإقتصادى إلا فى عدد محدود من الدراسات من بينها دراسة كانت قد أجريت فى عهد السيد الدكتور / إبراهيم الدميرى – وزير النقل (السابق) ، و إن كانت هذه الدراسة قد تناولت الموانئ الجافة دون التطرق للأشكال الأخرى من الإيداعات ، علاوة على أن مادتها أصبحت تحتاج لتحديث بياناتها فى ظل المستجدات المحلية و الدولية . و تحتاج الدراسات فى مجال الموانئ الجافة و الأشكال المشار إليها إلى مستوى من العمق يتحقق من تشكيل فرق بحثية تتكامل أدواتها ما بين الأكاديمين و القائمين بممارسة النشاط فعلياً بما يلقى الضوء على مختلف مجالاتها و ما تستخدم فيها من منظومة إجرائية و مستندية و ما يجب أن تتكامل و تتناسق معها من نظم و هيئات و مؤسسات و ما يجب توافره من كوادر على درجة من المهارة و ذلك بهدف الوصول إلى خطة طموحة ترتقى بأداء الموانئ الجافة إلى المستويات المثلى التى يمكن إدراكها .

الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

أولاً: الدراسات التى تمت

1– فى عام 1984 قامت وزارة النقل (الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل) بإجراء دراسة (النقل الداخلى للحاويات) وتضمنت الدراسة الجدوى الاقتصادية لمحطات الحاويات الداخلية Inland Container Depot وأوصت الدراسة:

من المتوقع أن يتحقق وفورات اقتصادية فى حالة إنشاء محطة بالقاهرة الكبرى يتم خدمتها بالسكة الحديد فى مرحلتها الأولى بطاقة 30 ألف حاوية سنوياً وأن تصل الوفورات إلى 1.5 مليون جنيه وسوف تزداد المنافع كثيراً عند ما تتداول المحطة 45 – 70 ألف حاوية سنوياً لتصل إلى 3 مليون جنيه سنوياً شريطة أن يتم نقل قطار واحد يومياً (80 حاوية) مملوءة وأخرى بحاويات فارغة على الأقل فى حالة إنشاء المحطة وخدمتها بالنقل المائى الداخلى سوف تؤدى إلى حل فى وفورات التكاليف، ستكون التكاليف للحاويات LCL أقل كثيراً منها فى حالة نقلها مباشرة بالطرق البرية للمستلم ويتوقف وفورات التكاليف أيضاً على حجم كل من FCL و LCL وبذلك فإن محطة حاويات تخدم بالنقل المائى سوف تحقق عائد غير كاف على الاستثمار. ويلزم أن يكون بالمحطة نظام معلومات مربوط بمحطات الموانى البحرية وأن يتم إجراء تنظيم خاص لعمليات التنسيق والتخليص الجمركى بالمحطات الداخلية للحاويات.

2– فى عام 1992 أجرت الوزارة أيضاً بمنحة يابانية من مؤسسة التعاون الدولى اليابانية (جمايكا) دراسة عن (نظام النقل والخطة الرئيسية للنقل على الطرق) وتضمنت أيضاً دراسة الجدوى الاقتصادية لمحطات الحاويات الداخلية، وتم تقييم إنشاء محطتين بالقاهرة بمسمى Cairo Trade Container Freight Statoin والأخرى Cairo - Alexandria Donestic Container Freigh Station .

وتوصلت الدراسة إلى ما يلى :

	محطة القاهرة	محطة القاهرة / الاسكندرية
معدل الخصم	12%	12%
معدل العائد الداخلى الاقتصادى	43.1%	76.2%
صافى القيمة الحالية	55.6 مليون جنيه	31 مليون جنيه
مؤشر الربح	4.2%	7.3%

3– وقامت الهيئة القومية للسكك الحديدية بدراسة الجدوى الاقتصادية لإنشاء محطة داخلية للحاويات وسط مثلث سكة حديد عند ملتقى خط الصعيد وخط الانحناء ووصلة بولاق بشتيل ببولاق الدكرور وأسندت إنشاء ميناء بشتيل الجاف للشركة المصرية لتداول الحاويات INVSTIA. ومما سبق يتبين الجدوى الاقتصادية من إنشاء محطات الحاويات الداخلية.

الوضع الحالى للموانئ الجافة

الموانى الجافة (المحطات الداخلية للحاويات) هو الاسم الحديث الذى أطلق على الملاحق الخارجية سابقاً والمستودعات الجمركية حالياً وتكون أماكن إنشائها خارج الموانى البحرية وانتشرت فكرة إنشائها فى السنوات الأخيرة ويكون بها لجنة جمركية للإشراف على سير العمل والفرق الوحيد تنظيمياً بين الميناء الجاف والمستودع الجمركى هو أن الميناء ينص عليه فى بوليصة الشحن على أنه الوجهة النهائية عبر ميناء محدد، الموانى الجافة يوجد بها مساحات أكبر من تلك الموجودة بالمستودعات العامة الجمركية ويوجد بالموانى الجافة معدات لرص وتستيف الحاويات بالساحة بينما لا توجد بالمستودعات العامة الجمركية هذه المعدات وتتعامل الموانى الجافة مع الخطوط الملاحية مباشرة بينما المستودعات الجمركية لا تتعامل مع الخطوط الملاحية مباشرة بل يتم ذلك عن

الموانئ الجافة

بقية المنشور فى الصفحة السابقة د/ أحمد عيسوى صالح

طريق العميل ويقتصر دورها فى التخزين والإفراج الجمركى عن البضائع دفعة واحدة أو على دفعات.

أن هناك فرق بين الموانى الجافة والمناطق الحرة من أهمها أن الأولى يتم إنشاؤها بموافقة مصلحة الجمارك وبترخيص صادر منها والثانية يتم إنشاؤها بموافقة الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وبترخيص منها، ويتحدد مدة بقاء البضائع بالموانى الجافة بمدة ستة أشهر قبل قيدها للتصرف فيها ويمكن مدها لفترة ثلاثة أشهر بموافقة الجمارك فى حين أن البضائع بالمناطق الحرة لا تخضع لأى قيد من حيث مدة بقائها فيها ولا يحق لمصلحة الجمارك التصرف فيها.

إن الموانئ الجافة تعامل على أنها مستودعات جمركية عامة ومستودعات جمركية خاصة ومناطق حرة عامة ومناطق حرة خاصة.

ولقد بدأت فكرة إنشاء الموانى الجافة والمستودعات العامة الجمركية للقضاء على ظاهرة تكدس الموانى البحرية وتحويلها من دورها التقليدى كمناطق تخزين وإيدا ع إلى مناطق عبور سريع للسلع بالإضافة إلى تقديم خدمات متطورة للسفن العابرة وجذب وتنمية تجارة الترانزيت ومن أهم منافع الموانى الجافة الاقتصادية هو خفض تكاليف تشغيل النقل باللورى وخفض تكاليف تشغيل اللوارى فى التوزيع والتجميع داخل المدن.

ولقد تم إنشاء العديد من الموانى الجافة من أهمها:

- 6 أكتوبر للتخزين والتوزيع سوسدي
- العاشر من رمضان
- الزهراء.
- بشتيل
- أثر النبي
- النوبارية

ومن أهم المستودعات الجمركية

- ايجيترانس
- العبور
- السادس من أكتوبر للمستودعات الجمركية
- العامرية للمخازن الجمركية (رجب)

وسيلة النقل المتصلة بالموانى الجافة هى النقل على الطرق البرية فيما عدا بشتيل حيث أنها متصلة بالسكة الحديد بالإضافة إلى الطرق وأثر النبى بالنقل المائى الداخلى بالإضافة إلى الطرق والمستودعات الجمركية متصلة بالنقل البرى على الطرق فقط.

النظرة للمستقبل

إن الموانئ الجافة ضرورة لما لها من آثار فى خدمة التجارة الخارجية وتطور العمل بالموانى وتعتبر امتداد للموانى البحرية ويلزم التوسع فى إنشائها لمواجهة ارتفاع حجم البضائع العامة الواردة والصادرة والتى من المنتظر أن يكون معدل نموها حتى عام 2020 أكبر من 6.5% وأن معدل التحوية فى البضائع العامة يتزايد عاماً بعد آخر وسوف يكون 80% فى عام 2020 وبذلك سوف ترتفع أعداد الحاويات الواردة والصادرة ارتفاعاً كبيراً ويلزم لذلك التوسع فى إنشاء الموانئ الجافة (المحطات الداخلية للحاويات) ليتم إنشائها فى كافة المحافظات ومن الضرورى أن يتم التخطيط والتنفيذ السليم للموانئ الجافة اعتماداً على التنبؤات الخاصة بالتدفقات لحركة البضائع العامة والحاويات الواردة والصادرة المملوءة فيها والفارغة أخذاً فى الاعتبار نسبة حاويات الوارد من إجمالى حركة تداول الحاويات ونسبة حاويات الصادر مملوء من إجمالى حركة تداول الحاويات ونسبة حاويات الصادر فارغة من إجمالى حركة التداول مع الأخذ فى الاعتبار نسبة الحاويات المشتركة لأكثر من عميل (LCL) من إجمالى الحاويات الواردة والصادرة بعد استبعاد الفارغ.

إن الموانئ الجافة ضرورة لما لها من مزايا فى أنها تزيد طاقة الموانئ البحرية وتزيد إمكاناتها وتخفف الأعباء وتمكن الموانى البحرية من توسيع مجالات عملها فى مجال مشروعات القيمة المضافة وإذا كانت هناك مثالب أو مآخذ عليها وعلى طريقة أدائها سواء أكانت جمركية أو رقابية أو تنظيمية فيلزم علاجها ودراستها وتطويرها لتكون عاملاً هاماً فى خدمة التجارة الخارجية وتنمية موارد الدولة.

إن انتشار الموانئ الجافة متكاملة العناصر من شأنه أن يهدف إلى تقاليد جمركية جديدة تنمو تحت رعاية مصلحة الجمارك ولكن فى ظل مفاهيم النقل بمعناها الحديث القائمة على فكرة انسياب الحاوية من المصدر (origin) إلى الهدف (Destination).

«إذا وضع الإنسان حداً لما يريد عمله فقد وضع حداً لما يستطيع عمله» [تشارلز شواب]

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

تبنى الموانئ العاملة فى مجال التجارة الخارجية – كل منها – لغرض معين ولخدمة معينة وتختلف فيما بينها من حيث الموقع والتصميم والبنية الأساسية والخدمات المقدمة .. إلخ وتنقسم إلى :

أولاً: موانى بحرية Sea Ports

تنشأ على سواحل البحار والمحيطات وتعتبر عنصراً أساسياً فى تنمية التجارة الخارجية فهى تؤثر فيها وتتأثر بها حيث تبدأ رحلة السفينة وتنتهى وفيها تتم عمليات شحن البضائع وتفريغها وتتطلب بنية أساسية مكلفة (حاجز أمواج Break Water. أرصفة Berth jetty مرابط Bollards مستودعات Ware Houses مخازن Stores ساحات Terminals قاطرات Tuy Boats صوامع Silos تسهيلات ومعدات المناولة Handling Facilities أوناش ثابتة ومتحركة. لنشات بحرية. إدارات حركة وإرشاد وهندسية. تعميق. تطهير .. إلخ وهى نوعان ميناء طبيعى (الإسكندرية مثلاً) أو ميناء صناعى (دمياط مثلاً).

ثانياً: موانى جافة Dry Ports

وتعرف أيضاً بمخزن ايداع جمركى داخلى Inland Clearance Depot ويرمز لها اختصاراً بـ JCD وتنشأ فى الأراضى الفضاء داخل المدن بجوار المناطق الصناعية والتجمعات التجارية بعيداً عن الدائرة الجمركية للميناء البحرى حيث تمارس فيها كل الأعمال والإجراءات التى تتم هناك (حجر زراعى –حجر صحى – حجر بيطرى – توحيد قياس – فحص – معاينة – تسديد الرسوم الجمركية .... إلخ) وتتطلب بنية أساسية أقل تكلفة (مساحات أرضية – مساحات تخزينية – مستودعات – مخازن مقفلة – أو مبردة – أوناش .. إلخ) ميناء العاشر من رمضان الجاف مثلاً.

الميناء الجاف .. ما هو؟ ... ولماذا؟

بمعناه الدارج والمتعارف عليه هو مستودع إيداع جمركى داخل البلاد يقع فى موقع ملائم بالقرب من منطقة صناعية إقتصادية تجارية تتركز فيها مراكز الإنتاج والتصدير والتوزيع وترتبط بشبكة مواصلات متعددة (طرق برية . خطوط سكك حديدية . خطوط مائية ملاحية) وهو نموذج للمشروعات القومية والخاصة المميزة حيث:

* يضيف مساحات وساحات ومخازن مما يؤدى إلى زيادة القدرة الإستيعابية للميناء البحرى .
* يتم تخزين الحاويات والبضائع للغير لحين سداد الرسوم الجمركية المستحقة عليها أو إكمال أو استكمال أوراق ومستندات الشحنة أو تدبير الأموال اللازمة لسداد الرسوم الجمركية.
* يتم تفريغ البضائع والحاويات والشحنات من السفن فى الميناء البحرى ثم تنقل مباشرة إلى الميناء الجاف لإتمام عمليات المعاينة والفحص والتخليص عليها جمركياً ثم ترسل إلى المستلم النهائى .
* تعاد الحاويات الفارغة إلى الميناء البحرية لإعادة شحنها على السفينة التالية.

الموانى الجافة .. الحكاية من البداية

شكل القرار الصادر فى 14 نوفمبر 1996 بشأن إنشاء ميناء جافة بمدينة العاشر من رمضان أكبر المدن الصناعية فى مصر على مساحة 50.000 متر مربع بطاقة استيعابية 600 حاوية متكافئة TE4 و 2000 متر مربع مساحة مخزن مشترك على أن تتولى إدارته فنياً وتشغيلياً ومالياً شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى شكل هذا القرار دفعه مهمة لتشجيع القطاعين العام والخاص والاستثمارى للإستثمار فى مجال الموانى الجافة.

بقية المنشور فى الصفحة السابقة   ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

ومنذ صدور القرار تشهد البلاد من عام إلى آخر دخول موانى جافة جديدة فى مسعى حثيث لوفاء باحتياجات التجارة الخارجية المتدفقة والمتزايدة وأداء الخدمات المساعدة والمعاونة للموانى البحرية - كامتداد طبيعى لها - حيث:

* أقامت شركة المستودعات المصرية العامة (قطاع أعمال) الأقدم والأكثر خبرة فى مجال المستودعات والتخزين مستودع جمركى خاص (تخزين للغير) فى النوبارية (جنوب غرب مدينة الإسكندرية) على مساحة 48 فدان .

* أقامت شركة العامرية للمخازن الجمركية (قطاع خاص) مستودع جمركى فى كنج مريوط بالإسكندرية.

* أقامت شركة IMH ميناء جاف فى بشتيل Bashtil بمنطقة إمبابة بالجيزة بنظام Bot لمدة خمسة وعشرون عاماً بطاقة استيعابية 950.000 حاوية متكافئة TE4.

* أقامت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع مستودع جمركى فى منطقة القبارى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية (مستودع البشرى) على مساحة 8270 متر مربع .

* أقامت شركة SOSDI (قطاع خاص) منطقة جمركية متكاملة بالمنطقة الصناعية الخامسة فى مدينة 6 أكتوبر بالجيزة.

وتشير دراسة Infrastructure Development Group (لمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا) يناير 1998 أن:

* مصر هى البوابة الطبيعية للبضائع العابرة Transshipment لشرق البحر المتوسط.

* 80% من التجارة الخارجية المصرية (واردات / صادرات) يتم تسليمها أو إنتاجها فى منطقة القاهرة الكبرى .(3.150.000 حاوية متكافئة TE4)

* الطاقة الاستيعابية للموانى البحرية الرئيسية فى مصر والتى تتداول فيها التجارة الخارجية (الإسكندرية، الدخيلة، دمياط، بورسعيد، شرق التفريعة، السخنة) لن تتحمل الزيادة المستقبلية المتوقعة فى إعداد الحاويات المتداولة.

* من المتوقع أن يصل حجم الحاويات المتداولة (عابرة / برسم البلد) إلى عام 2007 TE4 3.197.000 منها 1.279.000 برسم البلد عام 2009 3.687.000 TE4 منها 1.475.000 برسم البلد.

* الحل الأمثل لمواجهة تحديات المستقبل والزيادة المضطردة فى أعداد الحاويات وفى مجال تنمية وتفعيل عمليات تداول التجارة الخارجية ليس بناء موانى بحرية جديدة أو توسيع الموجود حاليا باستثمارات مكلفة بل إنشاء موانى جافة لا تتجاوز تكلفتها جزء ضئيل جداً من تكلفة البنية الأساسية للموانى البحرية .

الموانى الجافة ... من المستفيد؟

إن الترابط والتكامل بين الموانى البحرية والجافة يؤديان بدورهما إلى:

1- الموانى البحرية

* منع وتقليل ظاهرة التكدس Congestion سواء للسفن (انتظار دور) ومما يترتب عليه من انتظار السفن خارج الميناء أو بمنطقة المخطاف الداخلى لحين خلو أرصفة للتراكى أو للشحنات (ازدحام الساحات والمخازن) ومما يترتب عليه من بطء عمليات التفريغ.

* رفع معدلات سحب البضائع من الميناء ربما يؤدى إلى تقليل زمن تواجد السفينة بالميناء.

* تجنب العلاوة أو الإضافة على النولون البحرية Surcharge التى تضاف لتغطية المصروفات التى يتعرض لها مالك السفينة فى الأحوال التى تواجه فيها الموانى حالات التكدس.

* زمن تواجد أقل للحاويات فى الميناء وتقليل والحد من تحركاتها وتنقلاتها داخله.

* عدم الحاجة إلى التوسعات المكلفة لمواجهة والتعامل مع الحاويات والشحنات المستقبلية المتدفقة.

* تصنيف الميناء كميناء ممتاز وبما يؤدى إلى خدمة النقل البحرى والتجارة الخارجية وهما مجالان متكاملان يشكلان الدعامة الأساسية للاقتصاد القومى .

2- المستورد

* توفير غرمات التأخير المستحقة للخط الملاحى لتجاوز فترة السماح المحددة لاستبقاء الحاويات.

* مرسوم تخزين أقل من رسوم أرضيات الميناء البحرى وإمكانية لفترة تخزين أكثر مدة.

* إجراءات المعاينات والفحوصات بالميناء الجاف .

* عدم دفع غرامات التأخير Demurrage نتيجة سرعة وكفاءة عمليات التفريغ وبما لا يتجاوز الوقت المسموح به لتفريغ الشحنة Lay Time.

3- المصدر

* شحن وتستيف البضائع داخل الحاوية فى الميناء الجافة وإنهاء الإجراءات الصحية والإدارية والجمركية وأرسلها إلى الميناء البحرى فى الموعد المحدد للشحن على السفينة مباشرة.

4- الشاحن

* إصدار شحن Through B/L لتغطية مراحل نقل متعددة من نقطة قيام معينة إلى نقطة وصول نهائى داخل البلاد.

* تقليل رسوم الميناء Port Dues نتيجة الإسراع فى عمليات التفريغ والسحب.

* أجور نقل داخلية بالعملة المحلية.

الموانى الجافة ... أسعار وقيود الخدمات

هناك مبدأ عام يجب أن يوضع فى الاعتبار - دائماً - وهو أن العقد شريعة المتعاقدين بمعنى أن للأطراف المتعاقدة (إدارة الميناء الجاف والمستورد / المصدر) الاتفاق فيما بينهم على الأحكام والشروط والالتزامات وأسعار الخدمات بأنواعها المختلفة (تخزين، تفريغ، شحن، تسيف، نقل .. إلخ).

ويقول دكتور محمد سليمان هدى فى كتابه «دراسة الجدوى وتقييم المشروعات الاستثمارية» أن هناك قيوداً موضوعة على تسعير خدمات الميناء.

1- **قيود اقتصادية:** تتمثل فى ضرورة أن يغطى الميناء تكاليفه المتغيرة.

2- **قيود قانونية:** تتمثل فى تأثير سياسة الدولة على الاستثمار والرقابة المفروضة بواسطة الأجهزة المعينة.

3- **قيود مالية:** تتمثل فى ضرورة تدفق الإيرادات بشكل يغطى التكاليف.

4- **قيود المنافسة:** حيث تتأثر رسوم خدمات البضائع بالمنافسة الموجودة فى الموانى الجافة الأخرى .

5- **قيود التشغيل:** حيث تتأثر الطاقة التشغيلية لحجم حركة البضائع بمستوى الرسوم المفروضة.

وفى كل الأحوال يجب تحديد طاقة الميناء الجاف وكمية البضائع المحتمل شحنها أو تفريغها أو تخزينها حتى لا يكون هناك مجال لطاقة استيعابية أو تشغيلية أكبر أو أقل من الطاقة المطلوبة وما يترتب على ذلك من آثار اقتصادية نتيجة الخطأ فى تحديد حجم المشروع .

الموانئ الجافة ... هل هناك تلاعب أو تواطؤ؟

الأمانة تقتضى القول بأننى لا أعرف ولكن ما هى الاحتمالات؟

* هل يمكن تهريب الشحنات؟ لا أظن لأن المستورد قام بتسديد ثمنها للمورد كاملاً كما أن إدارة الميناء الجاف قامت بتسديد قيمة الرسوم الجمركية المستحقة كاملة بموجب خطاب ضمان جمركى والطرفان - منطقياً - لا مصلحة لهما فى السماح بعملية تهريب الشحنات.

* هل يمكن سرقة الشحنات؟ لا أعتقد لأن إدارة الميناء الجاف تتحمل المسئولية الأمنية كاملة وتتخذ الإجراءات الوقائية المطلوبة ولن تسمح - منطقياً - بحدوث سرقات للشحنات تتحمل وحدها - ووحدها فقط - مسئولياتها القانونية والمادية والأدبية.

* هل يمكن أن يكون هناك تلاعب أو اتفاق من أصحاب الضمائر الخربة لتخفيض الرسوم الجمركية أو أن يكون هناك خطأ فى تقرير أو تعسف فى تطبيق من هؤلاء الذين لا يملكون إمكانات ومستلزمات المهام والوظائف؟ لست متأكداً ولكن بكل ميناء لجنة جمركية تابعة للرئاسة العليا لمصلحة الجمارك تقوم بتنفيذ تعليمات وتحصيل الرسوم الجمركية وفقاً للفئات والبنود المقررة كما أن هناك لجان للمراجعة اللاحقة والتفتيش والمحاسبة ... إلخ كما أن أجهزة التوحيد القياسى والحجر الزراعى والصحى والبيطرى .. إلخ تخضع لنفس المراجعات وفقاً لمعايير خاصة ودقيقة فضلاً عن أن أجهزة الرقابة الحكومية تراقب وتتابع الفساد الإدارى ولا تسمح بوجوده بكل صوره وأشكاله وأياً كان نوعه فى أى موقع وفى أى مكان.

وإذا كان سؤالك الآن - عزيزى القارئ - هل الموانى الجافة ضرورة أم اختيار سأجيبك على الفور بأنها ضرورة لا اختيار.

***

الموانئ الجافة

لواء بحرى / مغازى الصاوى
مدير عام شركة العامرية للمخازن الجمركية

لا يوجد حالياً فى قانون الجمارك مايعرف بالموانى الجافة ولكن بالقانون ما يسمى بمستودعات عامة تخزين للغير ويطلق عليها مجازاً الموانى الجافة.

وهذه المستودعات العامة (الموانى الجافة) أنشئت سواء كانت برأس مال حكومى أو برأس مال خاص فإنها ضرورة ملحة. وذلك للحد من الضغط على الموانى البحرية والجوية نظراً لزيادة التبادل التجارى وحركة التجارة الدولية المستمرة فى الارتفاع والنمو. مما يحتاج إلى زيادة وإتساع المساحات المخصصة للأعمال الجمركية. حيث أن الموانئ البحرية والجوية محدودة المساحة والطاقة التخزينية. ومحاولة الاتساع الرأسى والأفقى بها محدودة مما يتسبب فى تكدس البضائع. وعدم وجود أرصفة كافية للسفن القادمة للموانى البحرية مما يجعلها تتأخر فى مناطق الإنتظار مما يكبد الدولة غرامات مالية بالعملة الصعبة.

لذا كان لزاماً وجود مناطق جمركية خارج الموانئ البحرية كمستودعات عامة (موانئ جافة) وأصبح وجودها ضرورة ملحة على أن تكون تحت السيطرة الكاملة والإشراف الكامل لمصلحة الجمارك والجهات الرقابية المختلفة.

أما ما يقال عنها أنها بوابة خلفية للتهريب والخروج عن النظام العام وأنها جزر منعزلة عن الموانى البحرية وتقبل فيها أسعار تختلف عن مثيلتها فى الموانئ البحرية فإن أى نجاح لأى مشروع لا يتحقق إلا بالإدارة الجيدة. والإدارة المنضبطة الحازمة وأن العناصر الجمركية التى تعمل فى لجان هذه الموانئ الجافة فهى عناصر جيدة ومنتقاة كما أن الإدارات الرقابية المختلفة والإدارات الخاصة بالفحص الجمركى والسيطرة على الواردات والصادرات تقوم بعملها على أكمل وجه والإيجابيات كثيرة لتحقيق الهدف الذى أنشئت من أجله وتعمل فى نطاق السيطرة حيث أن بنود التعريفة الجمركية واحدة ولها مرجع واحد. وجميع هذه المستودعات أو الموانى الجافة مرتبطة ارتباطاً آليا بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك ويتم المرور ومراجعة مستنداتها بصفة دائمة.

ويلجأ إليها السادة العملاء للتعامل والتخزين بها ليس لأى أغراض سلبية مثل التهريب أو تخفيض الفئة الجمركية كما يقال ولكن لأسباب كثيرة أخرى إيجابية غير متوفرة فى الموانى البحرية مثل:

1- إمكان تجزئة مشمول البوليصة حسب ظروف العميل وهذا لا يتم بالموانى البحرية .

2- طول مدة التخزين دون تحويل البضاعة إلى مخازن المهمل لبيعها بالمزاد العلنى حيث مدة التخزين المسموح بها قد تصل إلى 9 شهور فى بعض الحالات وهذا غير متوفر بالميناء البحرى.

3- إمكان تفريغ الحاويات فى المخازن المغلقة بالموانئ الجافة فور وصولها وإعادة الحاوية الفارغة فى نفس اليوم إلى التوكيل الملاحى مما يوفر للعميل مبالغ ضخمة من العملات الصعبة نظير غرامات التأخير فى تفريغ الحاويات بعد الإفراج عنها من الموانى البحرية.

4- هذه المستودعات (الموانئ الجافة) مميكنة ومتصلة بالحاسب الآلى الرئيسى لمصلحة الجمارك. ويتم عمل الشهادة الجمركية من خلالها طبقاً للتعريفة والبند الجمركى لكل سلعة. ولا مجال للتلاعب وهى نفس التعريفة والبنود فى الموانئ البحرية.

5- ربطها بمنظومة النقل متعدد الوسائط سواء فى حالات الترانزيت (البضائع العابرة) أو الواردات أو الصادرات.

6- سهولة نقل البضائع لإختيار الموقع بالقرب من شبكة خطوط المواصلات البرية الرئيسية أو السكك الحديدية أو النهرية.

7- القرب من مواقع الإنتاج لسرعة النقل ودون أى خسائر.

8- التخطيط الداخلى السليم مما يوفر سرعة الحركة والتداول سواء فى التخزين أو الصرف.

لذلك مما سبق نجد أن الموانى الجافة ضرورة ملحة لا أستغناء عنها فى ظل الإنضباط والسيطرة الكاملة للأجهزة الرقابية المختلفة.

وجيه محمد حسب النبى مدير عام مستودع سوسدى

- لا يوجد فى جمهورية مصر العربية إلى الآن ميناء جاف ولكن جميعها مستودعات جمركية عامة وخاصة.

- صدر القرار الجمهورى رقم 335 لسنة 2004 تعديلاً للقرار الجمهورى رقم 349 لسنة 1996 ونص فى مادته الثانية على أن تتولى الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة إدارة أية موانئ جافة يصدر بها بتحديدها قرار من رئيس الجمهورية.

- بالتالى أقتصر إنشاء الموانئ الجافة على القطاع الحكومى ولا مجال للقطاع الخاص بالتالى لا يوجد حتى الآن ميناء جاف والموضوع مشتت بين وزارة النقل ووزارة المالية ومطلوب تعديل القرار الجمهورى المذكور بعاليه للسماح للقطاع الخاص بإنشاء الموانئ الجافة.

- المستودعات الجمركية مركزه بالقاهرة 6 مستودعات عامة وبالإسكندرية وجميعها داخل نطاق السيطرة الجمركية والرقابة الكاملة وليست أبواب خلفيه للتهريب والدليل على ذلك الأتى:

- حالات التهريب فى الموانئ البحرية والجوية والتى تم ضبطها أكبر فى حجمها وعددها بهذه الموانئ عن حالات التهريب بالمستودعات الجمركية.

- الأسعار التى تقبل بالموانئ البحرية أقل بكثير مما يقبل بالمستودعات داخل المدن مما أدى إلى لجوء الكثير للإفراج النهائى من الموانئ والعزوف عن نقل بضائعهم للمستودعات.

- يجب إعادة النظر فى نظام المستودعات ومنحها نفس التيسيرات الممنوحة للموانئ البحرية مثل الإفراج المسبق والكشف بالأشعة ونظام AMS "خدمة كبار العملاء" - العمل بنظام إدارة المخاطر .

- لتخفيف الضغط على الموانئ البحرية وجعلها بوابات العبور وتفعيل دور المستودعات لابد من وجود نظام يعتمد على التوزيع الجغرافى للمصانع والتجار ومثال ذلك المستودعات المقامة فى مدينة العاشر من رمضان وفى العبور وكذلك المستودعات المقامة فى 6 أكتوبر يجب إتمام الإجراءات الجمركية للمصانع المحيطة بهذه المستودعات دون غيرها مثلما يتم فى التصدير حسب التوزيع الجغرافى للمصدر.

- كلما زادت التخفيضات الجمركية سواء تخفيض فئات التعريفة أو عقد الإتفاقيات الثنائية أو متعددة الأطراف أو الإعفاءات الجمركية لغرض معين كلما تقلص دور المستودعات حيث كانت تعتمد على ميزة تجزئة الإفراج على ثلاث دفعات وطالما أن الرسوم الجمركية أصبحت لا تمثل عائق لدى المستورد بسبب هذا التخفيض أو الإعفاء بالتالى يتم الإفراج من الموانئ البحرية مباشرة لذا يجب العمل بنظام التوزيع الجغرافى لإستغلال هذه المستودعات وتخفيف الضغط عن الموانئ البحرية.

***



INMAR

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V AL ABDALI	02E	01/04/07	PSD
M/V LT TRIESTE	09E	04/04/07	PSD
M/V GRANVILLE BRIDGE	05E	07/04/07	PSD
M/V HANJIN COLOMBO	82E	08/04/07	PSD
M/V SCI VIJAY	11E	11/04/07	PSD
M/V YM PINE	46E	11/04/07	PSD
M/V LIONS GATE BRIDGE	33E	14/04/07	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	34E	15/04/07	PSD
M/V YM PROMINENCE	35E	18/04/07	PSD
M/V YM GREEN	49E	18/04/07	PSD
M/V AKINADA BRIDGE	34E	21/04/07	PSD
M/V YM MONDEGO	15E	22/04/07	PSD
M/V CONTI SINGA	12E	25/04/07	PSD
M/V YM BAMBOO	46E	25/04/07	PSD
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	97E	28/04/07	PSD
M/V RHEIN BRIDGE	91E	29/04/07	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH AMERICA PORTS

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V RHEIN BRIDGE	91W	01/04/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V YM TIANJIN	09W	08/04/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V HANJIN ELIZABETH	02W	15/04/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V JILFAR	03W	22/04/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V AL ABDALI	03W	29/04/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJINMALTA	37W	03/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GREEN	49W	06/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V HANJIN VALENCIA	67W	10/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM BAMBOO	46W	13/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V AKASHI BRIDGE	33W	17/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COSMOS	47W	20/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V NORMANDIE BRIDGE	42W	24/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM CYPRESS	48W	27/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V CONTI SINGA	12W	01/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V AKINADA BRIDGE	34W	03/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V SCI MAHIMA	21W	08/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	96W	10/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	64W	15/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V TSING MA BRIDGE	28W	17/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V ANDAMAN SEA	02W	22/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V CHISWICK BRIDGE	33W	24/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V LT TRIESTE	10W	29/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM

مكتب بورسعيد: 13 شارع الجمهورية تليفون: 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع: القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية: ٢ شارع فرناند عاداه/ المسلة. محطة الرمل ت/4861239 - 4873078-4873951 - 4862500
فاكس/ 4840757 -4847266 تلكس/ 54630- 54418 إسكندرية

إطلاق موقع إلكترونى باللغة العربية حول سلامة الأغذية الفرنسية

أعلن حسن بهنام، مدير المكتب الإقليمى للمعلومات (يوبيفرانس) أن وزارة الزراعة الفرنسية أطلقت موقع الكترونى على شبكة الإنترنت باللغة العربية، بهدف تقديم المعلومات عن خطط سلامة الأغذية الفرنسية المصدرة لبلدان العالم ويمكن زيارة الموقع على العنوان التالي: www.almowadalrizay.com

وأضاف بهنام أن الموقع الالكترونى يهدف إلى توفير شرح تفصيلي للمبادئ الرئيسية لإدارة سلامة الأغذية والخطط الفرنسية للرقابة على سلامة الأغذية. وهذا الأمر يهم المصدرين والموردين وجمعيات المستهلكين والصحفيين على حد سواء. ويُذكر أن كل مرحلة يتم مراقبتها على حدة: الإنتاج، والمعالجة، والتخزين، والنقل، والتوزيع، والاستيراد والتصدير.

وتضمن الإرادة القوية والمجهود الجماعى للسلطات الفرنسية والمهنيين المحترفين وجمعيات المستهلكين جودة وسلامة المنتجات الفرنسية التى يتم استهلاكها داخل أراضى فرنسا أو التى يتم تصديرها للخارج. وتضمن الدولة مهمة المراقبة المكثفة عبر الأجهزة المختلفة للوزارات الثلاث المعنية بالزراعة والصحة والاستهلاك وتضع الخبرة الفرنسية فى المقدمة.

كما قال أن الموقع متاح حالياً باللغة العربية و12 لغة أخرى بالإضافة إلى دليل شامل قابل للتحميل، يشرح بوضوح إجراءات سلامة الأغذية الفرنسية.

ويذكر أن فرنسا وهى ثالث أكبر مصدر فى العالم للمنتجات الزراعية والأغذية المعالجة، تطبق سياسة صحية طوعية، فيما يتعلق بمعالجة الأغذية، وبالتالى تتماشى تماماً مع إلتزام مصر والعديد من دول العالم بسلامة الأغذية.

شركة "مـاسـون"Masson تصبح "ماسون مارين" -Masson Marine وتعود مستقلة

منذ ما يقرب من قرن من الزمان تقوم شركة ماسون بإختراع وتصميم وتصنيع وتسويق مجموعة أجهزة الدفع للبواخر والمراكب(مراكب الصيد والسفن الجرارة والبريمات العائمة والسفن الصهاريج وسفن الشحن والزوارق والكراكات) واليوم إستعادت شركة ماسون إستقلالها تحت رسم ماسون مارين وأصبح زمام إدارتها فى يدها.

واليوم حيث تزداد طلبات مصنعى ومجهزى السفن والمحركات والترسانات وحيث يمتد أيضاً أجل تصنيع تلك الأجهزة تقدم شركة ماسون للسوق العالمى مجموعتها الكاملة من المنتجات خلال 4 شهور إلى جانب التصميمات الخاصة بأجهزة تقليل السرعة والنماذج الأولية فى أقل من 6 شهور.

وشركة ماسون هى المصدر الرئيسى للإبتكارات الحديثة فى هذا المجال: المحركات ذات القدرات العالية متعددة المخارج وفرامل الرفاسات المدمجة داخل أجهزة تقليل السرعة أو المتواجدة خارجها وأجهزة التحكم فى السرعة ذات مدخلين ومخرج واحد وأجهزة التحكم فى الرفاسات. وتعتزم شركة ماسون مارين بأن تواصل تلك الإبتكارات مع إحتفاظها بكفاءة أجهزتها التى كانت أساس شهرة الشركة منذ البداية:

وقد تم بيع 26000 جهاز تحكم فى السرعات فى العالم كله

وتهتم الشركة بأن تناسب منتجاتها متطلبات العملاء وإستخداماتهم النهائية. وأيضاً يسمح هذا الإنتاج المدمج بقابلية شديدة للتوافق وبفضل روابطها الإستراتيجية من الدرجة الأولى تمتلك شركة ماسون مارين الوسائل المناسبة لتقديم مجموعة الدفع التى تتضمن أجهزة تقليل السرعة والرفاسات ذات قدرات ما بين 100 و10000 كيلو وات خلال الشهور القادمة وتساعد هذه المجموعة بتقليل إستهلاك الكربون حتى 30%

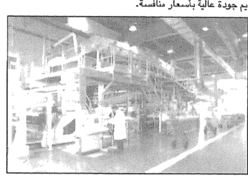
شركة NOVACEL تبدأ إنتاج رقائق حماية ذات عرض كبير

فى إطار تلبية المتطلبات المتزايدة الخاصة برقائق حماية الأسطح لصناعة السيارات والإلكترونيات قامت شركة NOVACEL الرائدة عالمياً فى هذا المجال بتصميم خط إنتاج جديد عالى السرعة لطلاء رقائق الحماية فى فى إطار إستخدام أحدث التقنيات مع ضمان التعامل مع الرقائق ذات العرض الكبير .

هذا وتتواجد الماكينة الجديدة فى مصنع De'ville - Le's- Rouen (بفرنسا) علماً بأنها تتيح أيضاً إمكانية إجراء طباعة على رقائق حماية الأسطح (لوجو ، رسائل إعلانية، معلومات تقنية،...) وهذه الرقائق تفيد أيضاً فى التخزين والنقل وتفريغ البضائع والمصانع.

وتجدر الإشارة إلى أن شركة NOVACEL قامت بتوفير خدمة تقنية ومساعدة لوچيستية فائقة الكفاءة لمواكبة زيادة نشاط إنتاج رقائق الحماية.

وفى إطار خبرة تتعدى أكثر من أربعين عاماً فى هذا القطاع، تشيد شركة NOVACEL بزيادة مجموعة ماكيناتها مما يعمل على تلبية الإحتياجات المتزايدة لأسواق السيارات والإلكترونيات فضلاً عن تقديم جودة عالية بأسعار منافسة.

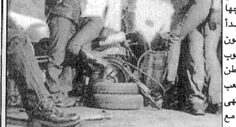


وقد علق السيد Lau-rent Derolez رئيس مجلس الإدارة قائلاً " نحن سعداء جداً لأن زيادة قدرتنا الإنتاجية يسمح لنا بتوسيع نطاق مكانتنا على المستوى العالمى".

® ARMALITH جينز يضفى مظهراً جديداً على سائقى الدراجات البخارية ذو تكنولوچيا متطورة!

جينز يصلح لركوب الدراجات البخارية يمزج بين الأمان والراحة وجمال الشكل؟؟ إنه تحد تقوم به شركة ® ESQUAD من خلال تقديمها القماش الجديد ® ARMALITH وهو نسيج ذو متانة وقوة تحمل تماثل بل تزيد عن الجلد وكل ذلك مع الحفاظ على مظهر وليونة وقابلية الچينز للتشرب

® ARMALITH هو نسيج ممزوج تم تصنيعه من ألياف مخصصة فى الغالب لمجالات مختلفة عن مجال الغزل والنسج (التسليح، المراكب الفضائية وصناعات التعدين) وبمعالجة هذه الألياف وضمها مع خيط من القطن يتم نسجها بأسلوب خاص : يبدأ التمزق عند شد رجل بنطلون مصنوع طبقاً لهذا الأسلوب عند حمولة تزيد عن 10 طن ويسمح ذلك بمواجهة أصعب الطرق وأكثرها دائرية بمنتهى الأمان وبمظهر يتناسب مع الموضات السائدة



قيام شركة EDELIA التابعة لشركة كهرباء فرنسا EdF بنشر أنظمة eDevice home gate ways لمساعدة المستهلك على التحكم فى الطاقة

تعد شركة eDevice (WWW.edevice.com) جهة رائدة فى مجال حلول الـ M2M (Machine to Machine) وقد أعلنت عن قيام شركة EDELIA بطرح خدمة جديدة للتحكم فى الطاقة إرتكازاً على تكنولوچياتها الخاصة بالبوابات اللاسليكة LAN وGPRS وبنظام IDems middleware إذ أن خدمات التحكم فى الطاقة المقترحة من قبل شركةEDELIA فى فرنسا تعتمد على إستخدام بوابات eDevice التى تسمح بنقل بيانات عدادات الكهرباء أو المياه أو الغاز من منزل المستخدمين (أخذ القراءات عن بعد) إلى أجهزة السيرفر المعنية بالمعالجة لدى شركة كهرباء فرنسا EDF ومن ثم تقدم شركة EDELIA (WWW.edelia.fr) عرضاً غير مسبوق لخدمات بسيطة ومبتكرة من شأنها المساعدة على التحكم فى إستهلاك الكهرباء والمياه والعمل على خفضه وتجدر الإشارة إلى أن أخذ قراءات العدادات يسمح بمتابعة تفصيلية للإستهلاك مع نظام تحذير المستهلك فى حالة إكتشاف عمليات تسريب أو تفاوت غير طبيعى فى الإستهلاك

هيئة ميناء دمياط



عروض مالية وفنية لإنشاء رصيف محطة حاويات بدمياط

تدرس حالياً وزارة النقل وهيئة ميناء دمياط، العروض المالية والفنية لإنشاء رصيف بحرى جديد بمحطة الحاويات بميناء دمياط. يتنافس على الفوز بالمناقصة 6 شركات مصرية وعربية وأجنبية لديها خبرة فى مجال الموانئ والحاويات طبقاً للشروط والمواصفات العالمية.

وصرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن أعمال الحفر لإنشاء الرصيف تبدأ الشهر الجارى. وأن المرحلة الأولى من مشروع الحاويات تم الإتفاق على إنشائها بين وزارة النقل وشركة



K.C.I الدولية للموانئ ومستثمرين أخرين. بإستثمارات مليار دولار. وأن المرحلة الأولى تقع على مساحة مليون متر بعمق 18 متراً، ويتم إضافة أرصفة جديدة بطول 2300 متر مع توريد الأوناش العملاقة ومعدات الأرصفة لخدمة سفن الحاويات.

وأكد منصور أن الإنتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع العالمى ، يتم خلال 24 شهراً بطاقة 1.5 مليون حاوية. وتصل فى المرحلة الثانية إلى تداول 4 ملايين حاوية. كما أن الوزارة وضعت العديد من الشروط والضوابط، لضمان .إنشاء محطة لزيادة حجم التداول

وصرح اللواء توفيق أبو جندية رئيس ميناء دمياط بأن هيئة الميناء تعمل على سرعة إستكمال المشروع للانتهاء من تنفيذ المواعيد المقررة. وتم طرح مناقصة خاصة بنقل الطريق الرئيسى والمرافق من أرض المشروع. وتم إجراء العديد من الدراسات الضرورية لتنفيذ المشروع وعمل المجسات الأرضية والملاحية.



أنشطة ميناء دمياط

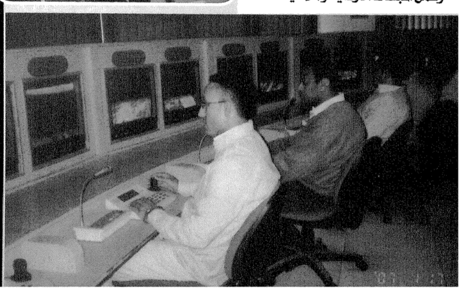
- الإستثمار فى أنشطة بحرية

من أكبر المشروعات

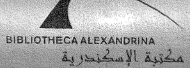
- أكبر محطة لأسالة وتصدير الغاز فى العالم
- محطة الحاويات المتطورة KGL
- مشروع البتروكيماويات

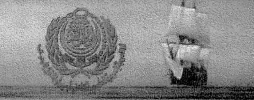
ميناء دمياط

- مساحة الكلية 11.80كم²
- المساحة الأرضية 7.90كم²
- عدد الأرصفة العاملة 160 رصيفا
- إجمالى أطوال الأرصفة 3950.00م
- أقصى عمق للرصيف 14.50م
- إجمالى الساحات والمخازن 83286.00م²
- الغاز الطبيعى ومشتقاته 3.50 مليون طن مترى/عام
- عدد السفن 3977 سفينة
- عدد الحاويات 1.14 مليون حاوية مكافئة
- الطاقة التصميمية القصوى للحاويات 1.000.000 حاوية مكافئة (المحقق 1.14 مليون حاوية مكافئة)
- الطاقة التصميمية للبضائع 19.75 مليون (المحقق 26.2 مليون طن)



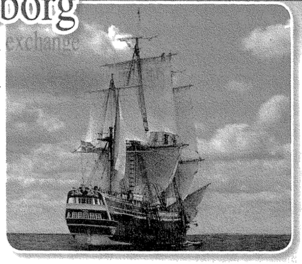




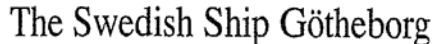


The Swedish Ship Götheborg

to visit Alexandria to promote friendship and cultural exchange

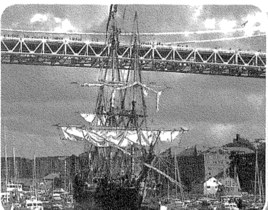


The world's largest sailing wooden replica "The Sweden Ship Götheborg" will be visiting Alexandria. The ship will arrive on the 1st of April 2007 and will berth for 3 days. On board the ship sailing together with the Swedish Crew are four Egyptians.



The Swedish Ship Götheborg

The Swedish Ship Götheborg is a full-scale replica of the historic East Indiamen merchant vessel "Göthborg" that foundered off the entrance to the harbour of the city of Gothenburg in 1745, It took more than ten years to build the replica using the same building methods, handicraft technique and materials as in the 18th century. The replica left Sweden on October 2nd 2005 and is now on its way back home from China.



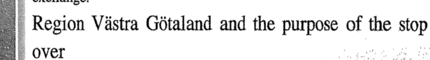
Egyptian Crew onboard

The Ship has a radition of inviting some peple from the county they are sailing to. Together with the Swedish crew there will be four cadets from the Arab Academy for Science. Technology and Maritime Transport. They are included in the ordinary work on the ship, which includes climbing in the 40 metres tall rig and keeping lookout for other ships and pirates. As the ship comes to Alexandria the famous Egyptian musicans Wust el balad will be part of the progrm playing together with the Swedish Bohuslan Big Band.

A Modern Journey along Historic Lanes

The ship is retracing the historical route to China and will pass India and the Suez Canal during the homebound voyage. During 18th and 19th century over 130 Swedish merchant vessels have been sailing around the world oceans with the same purpose as the Swedish Ship Götheborg today has promote trade on the international markets. The stop in Alexandria will be the first stopover focusing on cultural exchange.

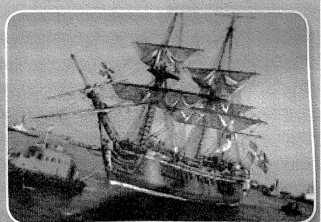




Region Västra Götaland and the purpose of the stop over

It is Region Västra Götaland, in western part of Sweden, that sponsors the stop over in Alexandria. Region Västra Götaland takes an active part when it comes to creating and maintaining international contacts within the EU and globally and has since many years a cultural exchange with the Alexandria region. When Götheborg anchors in Alexandria, efforts will be made to deepen and find support for further contacts. Therefore, in conjunction with the visit, a number of activities will take place to promote cultural exchange. This will be made together with the library of Alexandria, Egyptian network of the Anna Lindh Foundation, the Swedish Institute in Alexandria, the Swedish Embassy in Cairo and the Swedish National Museums of World Culture.

The Swedish Ship Götheborg is planned by SOIC, a non-profit foundation whose mission is to enable that the Ship to undertake a trade expedition to China and back



eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

تقدمت التكنولوجيا وضاع الإنسان

فخ التكنولوجيا

بيد أننا لا نجيد استخدام التكنولوجيا المتاحة بين أيدينا إننا نتخيل أنفسنا قد وصلنا إلى درجة من المهارات والخبرات التى تضاهى أعرق المجتمعات وأكثرها تقدماً، لكن الحقيقة المجردة أننا فشلنا فى التعايش مع تلك الوسائل المتقدمة بطريقة سليمة ومفيدة، التليفون المحمول مثلاً خير دليل على صحة ما أقول فاستخدامنا لهذا الجهاز فاق كل الحدود من ناحية سوء الاستخدام وسوء التوظيف وسوء العواقب، بداءة تم التعامل على الجهاز النقال على أنه (موضة) ويجب على الجميع ركوبها، ثم تحول إلى (منظرة) يعلق فى وسط الشاب أو الشابة ليدل على مدى أهمية من يحمله، وتحول شيئاً فشيئاً حتى صار ضرورة حتمية من ضرورات الحياة .. أية حياة كل ذلك لا يهمنا وليس هو موضوعنا لكن الأهم هو كيف تستخدم هذا الجهاز؟

هل استخدمناه فى تسهيل أعمالنا وتسيير مصالحنا توفيراً للوقت والتكلفة؟ هل استخدمناه لكى نواكب ثورة الاتصالات التى يعيشها العالم والاستفادة من كون العالم أصبح قرية صغيرة؟ أعتقد أن ذلك لم يحدث بل استخدام هذا الجهاز فى غالبية الأحوال فى سلوكيات وتصرفات غير مقبولة وما ذكرناه عن الهاتف النقال ينطبق تماماً على البريد الاليكترونى وشبكة الانترنت حيث غرف الدردشة وما شابه لقد تحولت تلك الوسائل إلى عنصر من عناصر هدم القيم والمبادئ التى كانت هى محور تماسك الأسرة المصرية، أصبحنا نرى الابن والابنة يكتفى إحدهما بإرسال رسالة عبر تلك الوسائل إلى أهله وذويه لتهنئته بمناسبة سعيدة أو الاطمئنان عليهم بين الحين والحين، تقطعت العلاقات المباشرة وتلاشت وسط ضوضاء تلك الوسائل، العلاقات الاجتماعية ما عاد لها وجود، الأسرة وترابطها وقيمها صارت مجرد ذكرى وذكريات، إن فهمنا الخاطئ لكيفية استخدام تلك الوسائل، والأوجه التى لا يمكن لها أن تكون بديلاً كافياً للإتصال المباشر، عمق المشكلة وصارت الآثار السلبية لتلك الوسائل من أسباب العديد من المشاكل والأزمات الاجتماعية، إننا مجتمع يعيش حالة انعدام وزن حيث التحولات المتسارعة والمتباينة والمتداخلة والمتناقضة هى التى تحكم المجتمع المصري، حتى صار هذا المجتمع غريباً عن قيمه ومبادئه الأصيلة التى هى أساس البنيان الإجتماعى باسره إن مجتمعنا أصبح مشوه المعالم لا هو شرقى ولا هو غربى بيد أن السمة الغالبة على مجتمعنا هى عدم وجود سمة من الأساس، تلاشت قواعد الدين تلو أخرى وصار الدين غريباً لا يجد من يحمله ويدافع عنه بإخلاص تلاشت قواعد العرف والأصول التى كانت أحدى العلامات البارزة عن حياة المصريين، إندثرت قيم ومبادئ عديدة كانت تميز المجتمع المصري، الشهامة - الرجولة - الجماعية فى الحياة والتواصل والإيثار العديد والعديد من المميزات التى أراها قد ولت وذهبت أدراج التقليد الأعمى لكل ما هو غربى، إن الحياة تغيرت وأصبحت تحتاج إلى معدل أسرع من ذى قبل لكن تلك السرعة ما علاقتها بالمبادئ والأخلاق ما علاقتها بالصدق واتقان العمل ما علاقتها بإغاثة اللهفان ومساعدة المحتاج، إنك ترى مواطناً مصرياً صدمته سيارة والدماء منه نازفة ولا تجد أحداً يقترب منه والحجة المبدأ القائل (إبعد عن الشر وغنى له) اعتقد أن وقفة لازمة وقفة مع النفس نلتقط فيها خيوط الأزمة بالبحث والتحرى واقتراح الحلول والبدء فى تنفيذها وفرضها على الحكومة الرشيدة، المجتمع المصرى صار من المجتمعات التى تجمع كل العناصر السلبية فى داخلها، والغريب أن كل تلك الظواهر السلبية معلومة لجميع وكذلك الحلول طرحت فى أكثر من مكان ومناسبة، لكن من يستطيع أن يقود عملية إصلاح المجتمع؟ إننا بحاجة إلى كيان مؤسسى يؤمن أولاً بأن هناك مشكلة وأن هناك تغيرات طرأت على المجتمع المصرى من الخطورة بمكان أن تغير من ثوابت هذا المجتمع هذا الكيان المؤسس قد يكون حزباً يقصد إلى إصلاح وبناء المجتمع لكنه بالتأكيد ليس الحزب الوطنى وليس أيًا من الأحزاب القائمة وقد يكون مجلساً قومياً لكنه بالتأكيد ليس المجلس القومى للمرأة وقد يكون جمعية لكنه بالتأكيد ليس إحدى الجمعيات القائمة تحت إدارة د/ على مصيلحى وقد تكون جماعة ولكنها ليست جماعة الإخوان المسلمين، إننا بحاجة إلى كيان مؤسسى شعبى بعيداً عن البيروقراطية وبعيداً عن ديمقراطية أحمد عز ويفيد أمن الفكر الجديد وبعيداً عن الفكر القديم وبعيداً عن الكهنوت والمتاجرة بالشعارات، إننى أحلم لمصر والمجتمع المصرى بكل خير ولكن كيف نصل إلى ذلك الخير أفيدونى أفادكم الله

فيما يبدو

* التعديلات الدستورية .. فكر جديد .. وسعيكم مشكور.
* عام 2007 سيكون عاماً من الأعوام الخالدة فى صفحات التاريخ المصرى على مر العصور .. ترى لماذا؟؟
* هل يستمر م/ رشيد محمد رشيد فى محاربة الاحتكار؟ هل سيستمر فى مواجهة الفساد والمفسدين؟ اعتقد أنه دخل عش الدبابير برغبته لكنه سيخرج منه رغماً عنه.
* محفوظ عجب الصحافة المصرية حالياً ترى من هو الصحفى الذى يصلح لهذا الدور؟
* شيخ الأزهر، وزير العدل، وزير الإستثمار ترى هل هناك قواسم مشتركة تجمع هؤلاء؟

علم إدارة الوقت ... ثروة تجعلنا ندير وقتنا بفاعلية

(TIME MANAGEMENT)

- مفهوم إدارة الوقت
- مبادئ إدارة الوقت
- مهارات إدارة الوقت
- وسائل إدارة الوقت

إن الإنسان لا يملك إلا 24 ساعة فى اليوم وإننا جميعاً متساوون من حيث كمية الوقت المتاح لنا لكننا نختلف فى كيفية إدارته وإستخدامه وهنا يبرز الإدارى الناجح والفاشل.

فالوقت يتسم من حيث المرونة بالجمود كما قال د/ عبد الفتاح دياب لا يمكن إدخار الوقت للمستقبل ولا يمكن تعويض ما مضى منه من خلال ماتقدم لذلك يجب علينا الإهتمام والدقة فى أهم مورد لنا وهو الوقت.

بقلم / وسام غنيم

- مفهوم إدارة الوقت

أوضح دراكر وهو عالم فى الإدارة بأن "إدارة الوقت" تعنى إدارة الذات وأن المدير الفعال هو من يبدأ بالنظر إلى وقته قبل الشروع فى مهماته وأعماله وأن الوقت من أهم الموارد فإذا لم تتم إدارته فلن يتم إدارة أى شئ آخر.

* إن الوقت مهم جداً فى حياتنا فإدارة الوقت هام فى إدارة حياتنا العلمية والعملية.

فالوقت قابل للإستغلال والإستثمار بدون حدود أو قيود وهو كأصل ثمين Asset وكما يقول د/ الخضرى كان سبباً فى تقديم غيرنا من الدول الغربية وسبب فى تأخير العرب والمسلمين بسبب أهمالنا الشديد له.

- مبادئ إدارة الوقت

1 - أن تكون مقاسه

أى معرفة المده الزمنية أو الحجم أو الشكل مثلاً أن يحدد الإنسان ماذا يريد خلال السنة القادمة مثل أريد أن أشترى منزلاً لونه كذا وشكله كذا وحجمه كذا إذن يجب أن يكون الهدف ممكن تحقيقه وليس مستحيلاً.

2 - وجود خطط واضحة مفصلة

حيث أن الخريطة مهمة جداً فى إدارة الوقت حيث تشمل الخريطة عدة أسئلة عن الهدف المراد تحقيقه.

3 - عمل قائمة بأول النهار قبل البدء فى أى عمل آخر

من الأفضل أن تعمل قائمة بالأسبوع بأكمله ثم قائمة يوميه يمكن أن تكتب القائمة قبل اليوم.

ولابد أن ترفض عمل أى شئ ليس بالقائمة وإلا ستجد نفسك تعمل ما هو ملح بدلا من أن تعمل ما هو مهم؟ فى نهاية اليوم أنظر ماذا أنهيت وماذا بقى عليك؟ إن هذا يجعلك تضبط حياتك.

* ولكى تكتب قائمة سليمة يجب إتباع النقاط التالية:

1 - توضح الصيغة بالفعل المضارع

2 - لغة الخطاب لك شخصياً

3 - أن تكون مصاغة صياغة إيجابية

هذه الثلاث قواعد مهمة جداً فى البرمجة العقلية اللغوية لمن يريد أن يحصل على ما يريد بشكل سريع جداً.

فعلى سبيل المثال لا تقول أريد التخلص من الدين والذى قيمته 10000 جنيه لأنك ستشعر بالضيق ولكن قول أنك تريد مبلغ 100000 جنيه أو أكثر وأكتب طرق الحصول على ذلك بصيغة المضارع ويجب أن تكتب مالايقل عن (3) أهداف مهمه فى حياتك يومياً ثم بعد ذلك أنتقل فى نفس الورقة إلى خطوة ثانية فى هذا اليوم حققتها بنجاح ثم تسرد جميع الأعمال التى تنوى القيام بها .

- المهم إذ جاءك عارض معين لإنجاز هدف معين؟ حدث نفسك وقل أنا لن أنجز سوى الذى كتبته على هذه الورقة لأن فى الواقع أعمال كثيرة تكتب على الورقة ولا تنجز بيوم أو يومين أو ثلاثة معنى ذلك عود نفسك على التركيز على ماكتبته فى الواقع حينما تدرب نفسك على ذلك يبدأ عقلك الباطن بالتبرمج على تنفيذ جميع ما كتبته وبعد ذلك قد يتبرمج عقلك الباطن على أعمال أخرى يضعها تلقائياً فى اليوم دون أن تشعر أنت.

* مهارات إدارة الوقت

1 - أولاً: التخطيط

أوضح الدكتور صلاح الراشد بأن أغلب الناس تكون حياتهم ضمن نطاق إدارة الكوارث Crisis management . أى إنهم ينتظرون حتى تبدأ كارثة أو مشكلة ثم يسعون فى طلب الحل وبالتالى غياب التخطيط فى حياتهم هذه الحقيقة تشهد غياب أهم عنصر فى حياة من يريدون إدارة وقتهم وهو التخطيط العنصر الأول.

وهو عملية معقدة والبعض يجيدها والبعض الآخر لا يجيدها لأنها تتطلب مهارة تحديد أهم الأنشطة التى ينبغى تخطيطها وتحدد الأولويات فى تلك الأنشطة وإستثمار أهم عنصر فى التخطيط وهو الوقت.

- مميزات التخطيط (ماريون هاينز)

1 - أنه يقودك من حيث أنت الآن إلى حيث تود أن تكون

2 - أنه يحدد الموارد المطلوبة لتحقيق الهدف من حيث التكلفة والوقت

* ويجب أن تراعى عند التخطيط الوقت

- الخطة قصيرة المدى للمؤسسة المعنية

- الخطة طويلة المدى للمؤسسة المعنية

وذلك فى ضوء رؤية مستقبلية شاملة

- فسلامة التخطيط كما أشار د/ الخضرى لدى قيمة الوقت المتاح ومدى إرتباطه المواد والإمكانات المتاحة وصولاً إلى تنفيذ الإستراتيجيات الموضوعة.

* العوامل التى يتوقف عليها نجاح إدارة الوقت *

1 - البعد عن التخطيط والعمل العشوائى

2 - البعد عن ضبابية الغايات

3 - نجاح القائمين على الإدارة بسبب حسن إدارتها لوقتها من خلال عنصر التخطيط

● أهم معوقات التخطيط للوقت

- عدم وجود خطط يومية أو أسبوعية أو سنوية

- عدم تحديد الأولويات

- ترك الأعمال قبل إنهائها والشروع فى أعمال أخرى

- عدم تحديد أزمنة واقعية للتنفيذ

● كيف تخطط لإدارة الوقت؟

بكل بساطة القيام بعمل عكس ما تقدم ورغم أن التخطيط يحتاج وقتاً طويلاً إلا أنه يعوض الوقت الفائت بفضل النتائج المثمره له

ثانياً: التنظيم

- يقول الدكتور الخضرى "سلامة التنظيم المرن المستوعب للمتغيرات والمستجدات وطموحات الأفراد فى الترقى، وما يستوعبه ذلك من توصيف سليم وإيجابى للمهام والأعمال المتعين القيام بها داخل كل وظيفة وعلاقة كل وظيفة بالأخرى، الذى يستدعى فى إدارة الوقت إدخال نظام العمل الجمعى واللامركزية وإنسياب المعلومات . مما يؤدى إلى دمج وإلغاء مستويات تنظيمية متعددة داخل الهيكل الإدارى.

فمثلاً: إذا وجب على مديرى الشركات والمؤسسات القيام بإعادة تنظيم جميع مواردها كل سنه أو سنتين أى القيام فى ما يعرف بإعادة الهيكلة Restructuring فحتماً أن ذلك يتطلب إدارة فعاله للوقت تحدد وتنظم الوقت اللازم لكل مهمة.

ثالثاً: الأولويات

حدد علماء الإدارة معايير لوضع الأولويات منها:

- إن الأنشطة لا يمكن أن تتساوى فى الأهمية مع بعضها البعض

- مقارنة الأولويات بين الأهم والمهم ثم تحديد الوقت اللازم وكما قال بيتردراكر أن عمل الأشياء الصحيحة أفضل من عمل الأشياء بطريقة صحيحة.

رابعاً: التوجيه

أن سلامة التوجيه من أهم مهارات الوقت للوصول لتحقيق الأهداف حيث أنه ينبع من الوعى بالآخرين ومالديهم وهو أساس التوجيه. وفى الوقت ذاته فإن إدارة الوقت تحث على تطوير نظام التوجيه فى المؤسسات ليصبح أكثر إعتماداً على التوجيه الذاتى للفرد فى إطار المنظومة الجماعية معتمداً على المعلومات وليس على السلطة وإذا كانت إدارة الوقت هى إدارة للموارد البشرية فإن التوجيه يهتم بالموارد البشرية من خلال الإرتقاء بمواهبه وقدراته.

خامساً: المتابعة

هو أن تتم المتابعة لجميع الأمور عن قرب وبشكل سليم بعيداً عن القهر والتشدد الصارم. فحسن المتابعة يمكن أن يؤدى إلى تدارك الأخطاء قبل وقوعها. فهناك شعره بسيطة ما بين المتابعة والمراقبة بل وفرق كبير أيضاً بينهما إنها عكس الرقابة فهى تعميق الإحساس بالأمان وليس الإرهاب ومن ثم توفير للوقت وبالأخص وقت التصحيح والتصويب فضلاً عن وقت التنفيذ ذاته. ويجيب أن يكون المتابع على علم ودراية بالتخطيط الموضوع المراد تحققة لكى يتسنى له القيام بالمتابعة وفقاً لما هو مخطط له وبالتالى تدارك الأخطاء الذى يقود إلى توفير الوقت.

وأخيراً، إن إدارة الوقت تحتاج إلى وسائل مساعده

الأولى: وسائل تقنية

مثل الحاسبات الآلية/ أجهزة الهاتف ذات المسجل الصوتى / الهاتف الجوال / آلات تصوير المستندات/ أجهزة الفاكس/ الإنترنت/ البريد الإلكترونى....

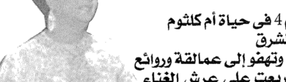
الثانية: وسائل غير التقنية الشخصية (الذاتية)

مثل الإعتماد على السكرتير فى تنفيذ بعض المهام/ إعداد مفكرة مكتبية يومية أو أسبوعية / الذاكرة الشخصية للمدير/ التفويض ....إلخ



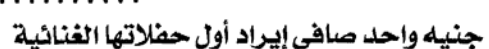
بقلم/ ولاء حمزة

كيف وحدت كوكب الشرق الشعوب العربية؟



● أم كلثوم و 200 ساعة تصفيق ● عجائب رقم 4 فى حياة أم كلثوم
● عرائس الماريونيت وحفلة شهرية لكوكب الشرق

تحت حصار وضغوط دوامة الحياة اليومية أحياناً تشدوا أنفسنا وتهفو إلى عمالقة وروائع الزمن الجميل .. وأم كلثوم تعد أحد كنوز هذا الزمن. فلقد تربعت على عرش الغناء العربى لأكثر من خمسين عاماً وإستطاعت أن توحد بصوتها الشعوب العربية حيث كان يلتف العرب من المشرق والمغرب حول جهاز الراديو ليلة كل خميس من أول كل شهر للإستماع إلى صوتها العذب وهى تشدو بأجمل الكلمات لأروع الألحان .. فهيا بنا نطوف بين صفحات الذكريات ونعيد عبير وأمجاد الزمن الذى كان ....



جنيه واحد صافى إيراد أول حفلاتها الغنائية

فى يوم من الأيام طلب (عز الدين بك يكن) من ناظر عزبته المدعو (حافظ أفندى) إحضار أحد المنشدين المعروفين لإحياء ليلة مناسبة دينية داخل قصره بحلوان ألا وهى ليلة الإسراء والمعراج ولكن (حافظ أفندى) قال على إستحياء:

(تسمح لى سعادتك أحضر بنت شاطرة جداً فى تقديم التواشيح والقصائد الدينية؟) ولما لاحظ دهشته قال حافظ أفندى : إن هذه البنت صاحبة الصوت المذهب اسمها (أم كلثوم) ومن بلدة اسمها (طماى الزهايرة) وعاد حافظ أفندى ليستأذن (عز الدين بك يكن) قبل إحضار هذه البنت والتى تعودت فى مناسبة (المولد النبوى الشريف) تقديم القصائد بصوتها الجميل ببلدتها.

ووافق صاحب القصر على أن تتقاضى هذه المطربة الجديدة ثلاثمائه قرشاً شاملة مصروفات السفر من (طماى الزهايرة) إلى السنبلاوين على ظهور الحمير ثم من السنبلاوين إلى القاهرة عن طريق القطار وبعد ذلك إلى حلوان وبلغت نفقات السفر والرحلة جنيهين كاملين ولم يتبق لأم كلثوم والتخت المصاحب لها سوى جنيه واحد هو صافى إيراد أولى حفلاتها الغنائية فى القاهرة ولكن حريم القصر عوضنها عن ذلك فبعد أن سمعن صوتها الجميل بادرن بطلب حضورها إلى الدور الثانى فى القصر لتغنى لهن وخرجت أم كلثوم من عندهن بجنيهين ذهبيين وخاتم ذهبى فصوصه من الياقوت الأزرق.

أم كلثوم و200 ساعة كاملة تصفيق

قدمت أم كلثوم خلال 40 موسم غنائى على مدار حياتها حوالى 400 حفلة بواقع 10 حفلات فى كل موسم ما بين عاطفى ووطنى ولصالح العمل الخيرى والمجهود الحربى وفى كل لقاء كانت تقوم كما هو معروف بثلاث وصلات زمن التصفيق الخالص لكل منها نحو 10 دقائق وبذلك يكون الزمن الكلى فى كل موسم 300 دقيقة أى 5 ساعات وبذلك يكون مجموع ساعات التصفيق فى كل مواسمها الغنائية حوالى 200 ساعة كاملة ورحم الله الزمن الجميل.

كوكب الشرق وعلاقتها بالقصبجى الموسيقى العاشق

يعتبر القصبجى من أكثر الفنانين الذين شاركوا أم كلثوم فى كثير من أعمالها وإقترن اسمه نحو أربعين عاماً باسم أم كلثوم فكان مخلصاً لها غيوراً على فنها وقد كان يعشقها ويخشى فقدانها فهى أقرب الناس إلى قلبه وبالرغم من أنه كان أستاذاً مجدداً لأعظم الألحان فى تاريخ الموسيقى العربية إلا أنه اكتفى بدور عازف العود فى أسطورة أم كلثوم هكذا أشارت الدكتور رتيبة الحفنى فى كتابها (محمد القصبجى الموسيقى العاشق) وكان القصبجى يرى أن أم كلثوم هى كل شيء فى حياته وأنه ليست هناك قوة فى الوجود تستطيع أن تفرق بينهما إلا الموت واستمر يعمل معها حتى آخر يوم من أيامه ويصف أحمد رامى علاقة أم كلثوم مع القصبجى فى سنواته الأخيرة فى قوله: القصبجى أحس بغيرة شديدة عندما لاحظ أن أم كلثوم بالغت فى تعاملها مع رياض السنباطى والتغنى بألحانه فى كل مناسبة فلقد كان القصبجى مظلوماً جداً فى حبه لها وعاش بقية حياته على أمجاد روائعه معها وبالرغم من أنه لحن لها رق الحبيب إلا أنها لم يرق قلبها له!!

عجائب رقم 4 فى حياة أم كلثوم

لقد كان هناك توافق غريباً وانسجاماً عجيباً بين الأرقام فى حياة أم كلثوم وخاصة رقم 4 بمشتقاته هكذا اكتشف أ/ وجدى الجافى المؤرخ الفنى حيث أشار إلى الآتى :

* التقت مع شاعر الشباب أحمد رامى أكثر الناس إخلاصاً لها وأخصب الشعراء فى كتابة قصائدها وأغانيها لأول مرة يوم 24 يوليو عام 1924م.
* كانت أول مطربة تغنى فى افتتاح الإذاعة المصرية يوم الخميس 31 مايو عام 1934م.
* منحها ملك مصر فاروق الأول نيشان الكمال وأصبحت صاحبة العصمة يوم الجمعة 22 سبتمبر عام 1944م وكان عمرها 46 عاماً.
* غنت أم كلثوم فى أفلامها الستة 45 أغنية وعدد الشعراء ومؤلفو الأغانى الذين حظوا بأن غنت لهم أم كلثوم عددهم 46 شاعراً بينما الملحنون فى تاريخها الفنى بأكمله كانوا 14 ملحناً.
* أنتخبت أول نقيبة للموسيقيين عام 45 قدمت خدمات جليلة رفعت شأن النقابة وقامت بحملة تبرعات وأحيت حفلات لصالح النقابة.
* تزوجت الدكتور حسن الحفناوى عام 54 .
* كان لقاء السحاب الرائع بين عمالقة الكلمة الشاعر الرقيق أحمد شفيق كامل وموسيقار الأجيال محمد عبد الوهاب وأعظم حنجرة فى تاريخ مصر والعروبة فى أغنية أنت عمرى عام 1964م.
* كانت أم كلثوم هى أعظم من قدم لمصر شوامخ الأغانى الوطنية واخلص فنانة فى حب رئيس مصر وزعيمها جمال عبد الناصر فشدت بـ 54 أغنية ونشيداً فى حب مصر والوطن العربى كما أنه بين وفاة جمال عبد الناصر وبين وفاتها 4 سنوات و 4 شهور و 4 أيام وهذا رقم معجز لا يحققه إلا قدرة الخالق الأعظم سبحانه وتعالى.
* آخر حفلاتها عام 1972م وعمرها 74 عاماً.

وداعاً للآلام أثناء الغناء ...

كثير منا لم يعرف أن أم كلثوم هذه التى تقف شامخة وتغنى لامتاع الحاضرين فى المسرح والمستمعين من الراديو أحياناً تكون فى حالة آلام شديدة ومع ذلك كان لا يبدو عليها ذلك ولكن فى الواقع إنها بين وصلات الأغانى كثيراً ما كانت تسلم ذراعها للممرضة لمداوتها بإعطاء «حقنة» لتستطيع مواصلة الوقوف على المسرح!!

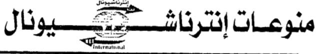
(أم كلثوم تعود من جديد)..
حفلة شهرية لعرائس الماريونيت تكريما لكوكب الشرق

انتهى المهندس محمد عبد المنعم الصاوى من تصميم عرائس الماريونيت التى تجسد الشخصيات الحقيقية لفرقة أم كلثوم ومنها القصبجى ومحمد عبده صالح وعبد الفتاح منسى حيث إنه من المقرر إقامة حفلة كل شهر فى قاعة الحكمة بمقر الساقية بالزمالك تحت عنوان (أم كلثوم تعود من جديد) ومن المنتظر أن يقوم الصاوى بتحريك العرائس بنفسه وهى تجربة جديدة وقديرة.

مع خاص الإعتزار

هذه المقالة بمثابة إهداء خاص لزميلتى وسام غنيم لعلها تغير رأيها يوماً فى كوكب الشرق .. ومع خالص الإعتذار

***



منوعات إنترناشيونال

إكتئاب الشتاء!!
لا تنزعج إذا أحسست أنك كنت تعانى من الاكتئاب طول أيام الشتاء وهذا ما يعانيه سكان القطب الشمالى الذين يعانون من طول فصل الشتاء والظلام الذى يمتد معظم ساعات النهار والسبب كما يقول أطباء العالم إختفاء أشعة الشمس التى تساعد على التخفيف من أعراض الاكتئاب الموسمى الذى يمكن أن يتعرض له الإنسان فى الشتاء والخريف بسبب قصر النهار.

أكل العيش ...!!
دخل يمنى موسوعة جينيس للأرقام القياسية بعد تمكنه من شغل 31 وظيفة حكومية فى وقت واحد دون اكتشافه وقد تمكن هذا الرجل بطرق ووسائل ذكية من اختراق النظام الإدارى والوظيفى المعمول به فى الأجهزة الحكومية اليمنية حيث استطاع أن يلتحق بالعمل فى وظائف مختلفة فى العديد من الوزارات والهيئات والأجهزة الحكومية وذلك بمعدل من وظيفة إلى اثنتين فى كل جهة قبل أن يتم كشفه.

حكمة العدد: لا تنتظر من يؤنس وحدتك .. ابحث عنه داخلك.

قلة النوم توقف إنتاج خلايا الدماغ
أظهرت نتائج دراسة حديثة أجراها علماء جامعة برنستاون أن عدم النوم قد يوقف الدماغ عن إنتاج خلايا جديدة وأوضحت الدراسة أن قلة النوم تؤثر على منطقة قرن آمون فى الدماغ وهى المنطقة المسئولة عن تشكيل الذكريات وأن هرمون الإجهاد يتسبب بهذا التأثير.




كلمات لها معنى:
* بناء الرجال أصعب من بناء مدينة.
* من رضى عن نفسه سخط الناس عليه.
* إذا نسيت إساءة غيرك أحبوك.

أضف إلى معلوماتك:
* القائد الألمانى الذى تآمر على هتلر لاغتياله واكتشف مؤامرته وأعدم بالسم هو: روميل.
* شاعر القطرين هو: خليل مطران.
* الخليفة المعتصم هو الخليفة الذى لقب بالمثمن.

المرأة والأقوال المأثورة عنها:
* «لا تصدق المرأة إذا أقسمت وصدقها إن أحمر وجهها» [الروائى الأيرلندى أوسكار وايلد]
* «إذا تركت المرأة الرجل ثم عادت إليه فلأنها لا تريد أن تتركه سعيداً» [الكاتب البريطانى هولت]
* «المرأة عزيزة على قلب الرجل مرتين عندما يتزوجها وعندما يدفنها» [الكاتب البريطانى هولت]

من عالم الحيوان:
الأسماك أيضاً تتعاون
كشف علماء سويسريون عن أن بعض أنواع الأسماك العملاقة فى البحر الأحمر خاصة أمام الشواطئ المصرية تتعاون سوياً لإصطياد الفرائس التى تحاول النجاة بنفسها بالإختباء فى الشعب المرجانية. وقد لوحظ أن السمكتين لا تتقاتلان من أجل الفريسة حيث ترضى السمكة بنصيبها فى حال سبقتها الأخرى فى التهام الفريسة.

تسالى

«دائرة الأعداد»
أملأ هذه الدوائر والمربعات بالأرقام «4، 5، 6، 8، 9، 11، 12، 13» بشرط أن يكون مجموع كل ثلاثة منها واقعة على خط مستقيم واحد مساوياً «27».



حل المسابقة العدد القادم

دنيا المرأة
نصائح لكل إمرأة

طريقة سحرية لإزالة البقع السوداء
- يوضع ملعقة من الجلسرين مع ملعقة من الطماطم.
- ثم تدهن به البشرة مدة 15 دقيقة ثم يشطف الوجه.
- ثم يتبعه ماسك لتنظيف البشرة وتفتحها وذلك بعصير النعناع الخضر.

للحصول على أظافر بيضاء
- اغسلى أظافرك بالماء والصابون واستخدمى فرشاة الأظافر لتنظيفها.
- قومى بعمل عجينة مكونة من ملعقة عصير ليمون وملعقة بيكنج بودر وضعى على كل ظفر جزء من العجينة.
- قومى بدعك الأظافر بعصا الصقل لمدة دقيقة اغسليها مرة ثانية وجففيها ثم قومى بوضع طبقتين من ملمع الأظافر.
- قومى بدعك الأظافر بزيت الخروع يومياً للحصول على أظافر قوية.

سر جمال العيون
(1) ظل غطاء العين: ننصحك بإستعمال ظلال محايدة لتحسين شكل عيونك وإبراز لونها:
- للعيون الزرقاء - لون رمادى - أزرق أو رمادى بارد.
- للعيون الخضراء - لون أخضر مصفر - أصفر فاتح.
- للعيون الداكنة - لون اسمر غني، بنى أو بلون القهوة.

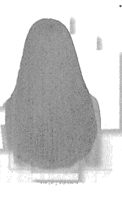
خلطة الأعشاب المغربية
لتنعيم الشعر ومنعه من التقصف
- تأخذ مجموعة من الورد والريحان والقرنفل والزعتر ويسكب عليها ماء ساخن ثم يمزج بالطين المغربى ويعمله كمسك على الشعر.

لعمل شاور للجسم لتنعيمه
تمزج الماء مع قليل من الحناء وتوزيعه على الجسم ثم شطفه يجعل الجسم أكثر نعومة.

قناع الفراولة للبشرة الجافة
- اهرسى حبتين أو ثلاث حبات من الفراولة الطازجة.
- ثم اضيفى ملعقتين من عصير الليمون الطازج ثم ضعيها على بشرتك ودلكيها بحركات دائرية بسيطة مع تجنب استخدامها حول العين والشفايف.
- حاولى أن تجددى القناع كل أسبوع.

خلطة لتلميع وجمال الرموش
- ضعى كميات متساوية من:
زيت اللوز الحلو + زيت الخروع + زيت الذرة
تخلط المكونات ثم ضعيها فى زجاجة ما سكرا نظيفة وضعيها بفرشاة ماسكرا.
- حافظى على وضع هذه المكونات كل يوم قبل النوم دون العسل.

أسرع طريقة لتطويل شعرك
- اشترى من العطار عشبه الياس من رائده وتكون مطحونة.
- اخلطى مقداراً منها مع الماء وادهنى بها شعرك بالليل قبل النوم.
- اغسلى شعرك فى الصباح.
- مارسى هذه الطريقة كل يوم حتى تصلى لطول الشعر الذى تريدينه



خلطة لترطيب البشرة
2 ملعقة كبيرة من الجلسرين
6 ملاعق كبيرة من ماء الورد
تخلط المكونات لعمل خليط متجانس متماسك ثم يحفظ بزجاجة وتدهن بها منطقة الوجه والعنق واليدين.



بطولة الجمهورية للجمباز الايقاعي
موسم 2006 - 2007

بطلات الجمهورية

اللاعبة هيا هشام السيد بطلة الجمهورية تحت 6 سنوات
اللاعبة هنا حسن عبد الفتاح بطولة الجمهورية تحت 7 سنوات
اللاعبة فاطمة مجدى بطلة الجمهورية تحت 8 سنوات
اللاعبة هبة خالد البوريني بطلة الجمهورية تحت 12 سنة
اللاعبة ياسمين رستم بطلة الجمهورية تحت 15 سنة
اللاعبة مى كرم بطلة الجمهورية فوق 15 سنة

مى كرم (نادى سموحه)

هبه البورينى (نادى الجزيرة)

فاطمة مجدى (نادى سموحه)

هنا حسن عبد الفتاح (نادى سموحة)

هيا هشام نادى سموحه

اللاعبة (ياسمين رستم) بطلة الجمهورية تحت 15 سنة (سبورتنج)

اللاعبة حور حسين ضياء
المركز الثانى- نادى سبورتنج

اللاعبة فريدة هاني فريد
المركز الثالث - نادى سموحه

نشرنا فى العدد الماضى نتائج بطولة الجمهورية للجمباز الايقاعي موسم 2006 - 2007 للمراحل السنية: تحت 9 سنوات، تحت 10 سنوات، تحت 11 سنة،

وننشر فى هذا العدد باقى النتائج للمراحل السنية: تحت 6 سنوات، تحت 7 سنوات، تحت 8 سنوات وكذا التى ام نادى سموحه الرياضى بالإسكندرية بإستضافتها تحت رعاية المهندس محمد فرج عامر رئيس مجلس إدارة نادى سموحه وعضو مجلس الشورى ورعاية مجموعة شركات هيلتون العالمية فرع جرين بلازا بالإسكندرية وفرع كينج مريوط ستاذ عماد الدفراوى مدير عام الفندق وأستاذ وليد نبيل مدير المهام.

وقد أشاد رئيس إتحاد الجمباز الدكتور وجدى أبو المعاطى وأعضاء مجلس الإدارة بالتنظيم الهائل والجهود المبذولة من قبل للجنة المنظمة المكونة من الأستاذ إيهاب حميدو مدير عام النادى ودكتور أحمد حسن رئيس اللجنة الرياضية ودكتور كمال باس مدير النشاط الرياضى وأستاذ يسرى عماره مشرف اللعبة وأستاذ مجدى عبد الحميد ومهندس هشام السيد وأستاذ إيهاب أحمد وأستاذ چورچ عادل ودكتور هانى فريد ودكتور أحمد كرم (أعضاء اللجنة المنظمة) وقد قام دكتور إسماعيل فايد / نائب رئيس مجلس الإدارة وأستاذ وليد نبيل ومهندس أحمد طلعت ربيع رئيس منطقة الإسكندرية للجمباز بتوزيع الجوائز على الفائزين كما قدم نادى سموحه جوائز لجميع المشاركين بالبطولة وكذا ننشر فى هذا العدد نتائج بطولة الجمهورية تحت 12 سنة، تحت 15 سنة، فوق 15 سنة التى قام المركز الأوليمبى بالقاهرة بإستضافتها وهى كما يلى :

تحت 6 سنوات
نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية)
هيا هشام السيد - سموحة
المركز الثانى زينه عادل - سبورتنج
المركز الثالث نور محمد عبد العزيز - سبورتنج

اللاعبة زينه عادل المركز الثانى
اللاعبة نور محمد المركز الثالث

نتيجة الزوجى

المركز الأول نادى سموحه
المركز الثانى نادى هيليوبوليس
المركز الثالث نادى وادى دجله

اللاعبة مى كرم نادى سموحة بطلة الجمهورية فوق 15 سنة

نتيجة الفرق

المركز الأول نادى سبورتنج
المركز الثانى نادى سموحة
المركز الثالث نادى الجزيرة

تحت 7 سنوات

نتيجة الفردى العام

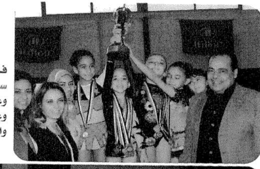
المركز الأول (بطلة الجمهورية)
هنا حسن عبد الفتاح - سموحة
المركز الثانى حور حسين ضياء - سبورتنج
المركز الثالث فريدة هانى فريد - سموحة

نتيجة الفرق

المركز الأول نادى سموحة
المركز الثانى نادى سبورتنج
المركز الثالث نادى الشمس

فريق تحت 7 سنوات نادى سموحه

اللاعبة ياسمين رستم بطلة الجمهورية تحت 15 سنة (سبورتنج)



فريق تحت 7 سنوات نادى سبورتنج مع أ/ ياسمين سمير عضو مجلس إدارة منطقة الاسكندرية وعضو اللجنة الفنية للإتحاد المصرى للجمباز وعضو لجنة إشراف الجمباز بنادى سبورتنج والمدربات مشيرة محمد حسين ومى عصام



فريق تحت 6 سنوات نادى سموحه مع مهندس أحمد حسن رئيس اللجنة الرياضية أ/ يسرى عماره مشرف الجمباز وعضو اللجنة الرياضية أ/ وليد سمير إدارى د/ شيرين كرم مدير فنى - المدربة دينا عباس

تحت 8 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية) فاطمة مجدى - سموحة
المركز الثانى ملك عمرو - الجزيرة
المركز الثالث أسماء لطفى - سموحة

نتيجة الفرق

المركز الأول نادى سموحة
المركز الثانى نادى سبورتنج
المركز الثالث نادى الجزيرة

تحت 12 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول هبه خالد البورينى - الجزيرة
المركز الثانى أهداب وائل غانم - وادى دجلة
المركز الثالث ياسمين وفيق أحمد - سبورتنج

نتيجة فردى الأدوات

أداة الحبل

الأولى هبه خالد البورينى (الجزيرة)
الثانية أهداب وائل غانم (وادى دجلة)
الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سبورتنج)

أداة الشريط

الأولى أهداب وائل غانم (وادى دجلة)
الثانية هبه خالد البورينى (الجزيرة)
الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سبورتنج)

أداة الكرة

الأولى هبه خالد البورينى (الجزيرة)
الثانية أهداب وائل غانم (وادى دجلة)
الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سبورتنج)

أداة الصولجان

الأولى هبه خالد البورينى (الجزيرة)
الثانية أهداب وائل غانم (وادى دجلة)
الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سبورتنج)

تحت 15 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية)
ياسمين محمد رستم - سبورتنج
المركز الثانى ماريز فريد شوقى - الشمس
المركز الثالث مى علاء الدين - الجزيرة

نتيجة الفرق

المركز الأول نادى سبورتنج
المركز الثانى نادى الجزيرة
المركز الثالث نادى المعادى



فريق تحت 8 سنوات نادى سموحه د/ خيرية السكرى عضو مجلس الإدارة أ/ وليد نبيل مدير بفرع جرين بلازا د/ شيرين كرم أ/ يسرى عماره مشرف الجمباز مهندس/ هشام السيد عضو اللجنة المنظمة

اللاعبة (هبه البورينى) بطلة الجمهورية تحت 12 سنة (الجزيرة)

تحت 12 سنة المركز الأول هبه خالد البورينى المركز الثانى أهداب وائل غانم المركز الثالث ياسمين وفيق أحمد ومعهن الدكتور وجدى أبو المعاطى رئيس مجلس إدارة الإتحاد واللواء نظمى نديم عضو مجلس إدارة الإتحاد

تحت 15 سنة المركز الأول فريق نادى سبورتنج ومعهن نانسى غطاس المديرة الفنية للجمباز الإيقاعى - نادى سبورتنج والمدربة لينا منير

نتيجة فردى الأدوات (تحت 15 سنوات)

أداة الحبل

الأولى ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثانية مى علاء الدين (الجزيرة)
الثالثة ماريز فريد شوقى (الشمس)

أداة الطوق

الأولى ماريز فريد شوقى (الشمس)
الثانية ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثالثة مى علاء الدين (الجزيرة)

أداة الصولجان

الأولى ماريز فريد شوقى (الشمس)
الثانية مى علاء الدين (سبورتنج)
الثالثة ياسمين محمد رستم (سبورتنج)

أداة الشريط

الأولى ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثانية ماريز فريد شوقى (الشمس)
الثالثة سحر أحمد (الصيد)

فوق 15 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول مى كرم عبد المنعم - سموحة
المركز الثانى آية محمود الرشيدى - الشمس
المركز الثالث سلمى نادر قورة - سبورتنج

نتيجة فردى الأدوات

أداة الحبل

الأولى مى كرم عبد العظيم - سموحة
الثانية سلمى نادر قورة - سبورتنج
الثالثة مى النجار - سموحة

أداة الكرة

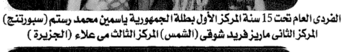
الأولى مى كرم عبد العظيم - سموحة
الثانية سارة محمد الشريف (الجزيرة)
الثالثة آية محمود الرشيدى (الشمس)

أداة الصولجان

الأولى آية محمود الرشيدى (الشمس)
الثانية مى كرم عبد المنعم (سموحة)
الثالثة مى النجار (سموحة)

أداة الشريط

الأولى آية محمود الرشيدى (الشمس)
الثانية سلمى نادر قورة (سبورتنج)
الثالثة مى كرم عبد المنعم (سموحة)


الفردى العام تحت 15 سنة المركز الأول بطلة الجمهورية ياسمين محمد رستم (سبورتنج) المركز الثانى ماريز فريد شوقى (الشمس) المركز الثالث مى علاء الدين (الجزيرة)


فوق 15 سنة الفردى العام المركز الأول مى كرم عبد المنعم - سموحه المركز الثانى آية محمود الرشيدى - الشمس المركز الثالث سلمى نادر قوره سبورتنج ومعهم الدكتور محمد العربى شمعون نائب رئيس مجلس إدارة الإتحاد



تصوير المصور عبد الرحمن العدوى

Alexandria Chamber of Shipping

غرفة ملاحة الإسكندرية

لجنة التدريب بغرفة ملاحة الإسكندرية

بدأت تنفيذ برامجها التدريبية لعام 2007

إنطلاقاً من أهمية التدريب فى تنمية الموارد البشرية لدى الشركات الأعضاء بالغرفة وتحسين المعارف والمهارات لدى الموظفين لكى يؤدوا مهامهم بشكل أفضل وبفاعلية أكبر وتأكيداً على رؤية لجنة التدريب فى أن يصبح المجتمع الملاحى محترف ينافس عالمياً؛ بدأت لجنة التدريب بالغرفة تنفيذ برنامجها التدريبى لعام 2007 الذى تم إعداده بناءاً على تجميع الاحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء، وعقدت الدورة الأولى والتى موضوعها «إدارة الأزمات» بمقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى على مدار ثلاثة أيام من 12 إلى 14 فبراير 2007، وحضرها 20 متدرباً من شاغلى الوظائف الإدارية العليا والمتوسطة بمختلف الشركات الأعضاء وقام بالتدريب فيها السيد الدكتور / محمد عبد الرازق. وفى احتفال بسيط بنهاية الدورة قام كل من السيد الدكتور / علاء كمال عميد برنامج خدمة المجتمع بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والسيد المهندس / أحمد العقاد رئيس لجنة التدريب بالغرفة بتسليم شهادات الدورة للسادة المتدربين الذين أعربوا عن سعادتهم بحضور الدورة، وأشادوا بالتنظيم الجيد، والفائدة العلمية الكبيرة التى خرجوا بها من الدورة. وتبدأ الدورة الثانية يوم 4 / 3 / 2007 وموضوعها «خدمة العملاء» ويحاضر فيها السيد الدكتور / إكرام زكي، وقد حظيت الدورة بإقبال كبير من السادة الأعضاء تقرر عقدها مرة أخرى ليتسنى لأكبر عدد ممكن من السادة الأعضاء الاستفادة منها.

ومن الجدير بالذكر أن البرنامج التدريبى للغرفة يحتوى على عدد كبير من الدورات من بينها دورات مهارات القيادة والإشراف، العمل تحت ضغط، وتنمية الموارد البشرية والتى من المقرر أن يتم عقدها تباعاً بواقع دورتين شهرياً على الأقل.

عن نشرة غرفة ملاحة الإسكندرية

مجتمع إنترناشيونال

الشركة الدولية للملاحة والشحن تهنئ الزميل/ محمود فيصل بحفل زفافه على الآنسة/ هالة زين العابدين سلطان وألف مبروك للعروسين.

تم حفل زفاف الأستاذ/ أحمد حسن على الأستاذة إيمان عبد المعبود

الأستاذ/ أحمد إبراهيم والآنسة / يسرا حمدى زكريا أرق التهانى من أ/ عبد الرحيم مصطفى بالخطوبة السعيدة .. ألف مبروك

تهنئة



حصل الأستاذ باسم زين عبيدى على الماجستير فى إدارة الأعمال بدرجة إمتياز من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

يتقدم الأستاذ الشربينى عبد المعبود بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بالتهنئة للعروسين أ/ مصطفى شلبى والدكتورة ماجدة عبد المنعم

خلود خالد أحمد

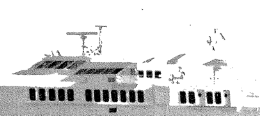
إيمان عبد الجيد السيد

عبد الحميد أحمد

مبروك النجاح

تهنئة قلبية

يتقدم السيد عبد الجيد بأجمل وخالص التهنئة القلبية لعلم من أعلام المحاماه فى مصر الأستاذ/ فايق قسطنتين نتمنى لسيادته دوام السعاده والرقى فى الحياة العملية





الشركة المتحدة للخطوط البحرية

المتحدة جروب

المتحدة جروب هى مجموعة شركات كبرى بالمملكة العربية السعودية تم انشائها برأس مال 2 مليار ريال سعودى ،ويقوم على ادارتها نخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية ، وتمتلك مجموعة من المشروعات الكبرى بالمملكة منها:

- فندق مريديان – مكة
- مريديان البرج – مكة
- أسواق بشرى النسائية- الرياض
- ريدسون السعودية الأجنحة الملكية – جدة
- العروبة بلازا – الرياض
- خدمات مطار جدة
- النقل البحرى للركاب وشحن البضائع والسيارات وتشمل العبارة السريعة المتحدة 1 ،والعبارة السريعة ردسى جيت التى تعمل بين مينائى الغردقة وشرم الشيخ

العبارة المتحدة 1 ترفع علم المملكة العربية السعودية

الخط الملاحى للعبارة "الغردقة – ضبا – الغردقة" لنقل الركاب والسيارات والبضائع بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية بسرعة 37 % عقدة بحرية مدة الإبحار 3 ساعات . حمولة العبارة 640 راكب. وجراج يسع 175 سيارة . مساحة الخدمات الترفيهية والأسواق الحرة 25%

- طاقم بحرى وهندسى على أعلى مستوى من الكفاءة
- أحدث الأجهزة الملاحية
- مطابقة لجميع إشتراطات ووسائل ومواصفات السلامة والأمان العالمية

منطقة خدمات تحتوى على:

- أسواق حرة بها منتجات عالمية
- مركز إتصالات وخدمة رجال العمال
- شبكة تليفزيون وفيديو

الادارة فى جمهورية مصر العربية الشركة المتحدة للخطوط البحرية ش. م. م وفقاً لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1997 .

شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1

شركة سعودية متخصصة فى النقل الدولى ونقل الحجاج بالمملكة العربية السعودية ومقرها مكة المكرمة ولديها فروع فى جدة وينبع وضبا ووكلاء بجميع المدن والمحافظات السعودية وتمتلك 400 اتوبيس موديل 2006 مكيف - حمام - فيديو - DVD

شركة ميناتورز مصر

شركة مساهمة مصرية ترخيص سياحى 49 رأس مال مدفوع 8 مليون جنيه - 12 فرع ايانا - 28 فرع بجميع المحافظات بجمهورية مصر العربية - وكيل جميع شركات الطيران العالمية - تقدم كافة الخدمات السياحية وعضو جميع المنظمات الدولية والعالمية وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1 - فى مصر .



سعة العبارة 640 راكبا جراج يسع 175 سيارة





العبارة مزودة بجهاز منع الشعور بالاهتزازات البحرية

الشركة المتحدة للخطوط البحرية

سموحة - طريق 15 مايو - 2 عمارات الصيادلة الاسكندرية

تليفون: 002034294611 فاكس: 002034256549

المملكة العربية السعودية الرياض ص. ب. : 50379 تليفون: 009664196000

شركة ميناتورز- مصر

تليفون: 002025323909 فاكس: 002023639207

شركة القوافل الدولية للنقل المملكة العربية السعودية

مكة: تليفون: 0096625414040 فاكس: 0096625413040

ضبا: تليفون: 0096644331212 تليفون: 0096644331313 فاكس: 0096644331515